aero JOURNAL HORS-SERIE
Juillet - Août 2013
HS N° 15

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

BOEING B-17 FORTRESS

1935-1942
DU PACIFIQUE À L'EUROPE

B17 FORTERESSE

1935-1942
DU PACIFIQUE À L'EUROPE

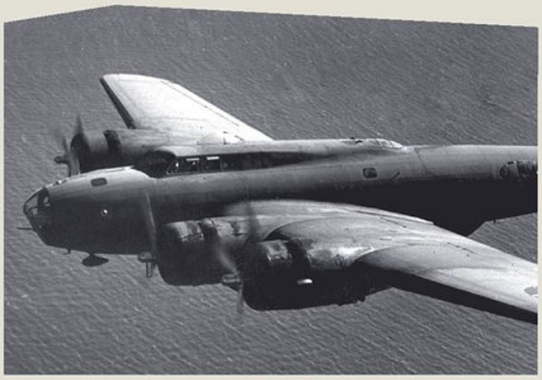
SOMMAIRE

TEXTES : CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT
PROFILS : JEAN-MARIE GUILLOU
PLANS : HUBERT CANCE
COUVERTURE : JERRY BOUCHER
SAUF MENTION CONTRAIRE, TOUTES PHOTOS US NARA

P 4 CHAPITRE 1 LA GRANDE ILLUSION

P 26 CHAPITRE 2 ON HIS MAJESTY'S SERVICE

P 34 CHAPITRE 3 VENT DE PANIQUE SUR LE PACIFIQUE



P 48 CHAPITRE 4 THE "BIG ASS BIRD"

P 62 CHAPITRE 5 UNE GUERRE DE SANS-CULOTTES

P 96 CHAPITRE 6 INDIENS ET GROSSES BAGNOLES

P 112 ANNEXES

Couverture :
L'illustration de Jerry Boucher représente le B-17F (41-24457), THE AZTEC'S CURSE, piloté par le *Captain* Walter Chambers (26th *Bombardment Squadron*, 11th *Bombardment Group*), sur le chemin du retour après le bombardement du port de l'île de Gizo (Salomon) le 5 octobre 1942.

NOTAM
NOTICE TO AIR MEN

DEUX MIRAGES ET UN BONIMENT

Le développement du B-17 (Flying) [1] Fortress repose sur un mensonge et deux illusions.

Le mensonge, c'est de faire croire à tout ce qui est extérieur à l'Air Corps qu'il ne s'agit que d'une arme purement défensive, alors que ses stratèges élaborent une doctrine fondée sur la pénétration profonde en territoire ennemi afin d'en détruire le potentiel industriel et de saper la volonté de la population à poursuivre les combats. Mais en cette époque d'isolationnisme et de budgets serrés, c'est, pour ainsi dire, de bonne guerre.

Les deux illusions, en revanche, seront bien plus dangereuses et coûteront très cher en matériel et en vies humaines. Elles consistent à imaginer que des formations de « forteresses volantes » peuvent survivre dans un environnement hostile et que, grâce à la précision de leur bombardement, elles sont capables de traiter un objectif en une seule fois sans besoin d'y revenir.

Les douze premiers mois de la guerre démontrent que, en effet, le B-17 est un avion robuste, difficile à abattre par des chasseurs japonais qui n'ont jamais été conçus pour contrer une telle menace. La RAF, qui fait face à une aviation de chasse plus puissamment armée, aura une vue très différente des choses...

Cependant, le faible nombre d'avions engagés, souvent dans les pires conditions, ne permet pas de tirer la moindre conclusion sur son efficacité. Si l'état-major de l'Air Force avait pris pour argent comptant les rapports des aviateurs engagés à Midway, il en aurait conclu que la quasi-totalité de la flotte japonaise avait été coulée par les B-17 ! Au moins, on ne pourra pas reprocher à leurs équipages un quelconque manque d'enthousiasme.

Toutefois, au moment où volent les premiers B-17, le seul et unique souci de l'Air Corps, c'est que cet appareil, dont il a absolument besoin pour prouver le bien-fondé de sa stratégie, parvienne à survivre à l'acharnement combiné de l'Amirauté et du ministère de la Guerre, bien décidés à avoir sa peau, chacun pour ses propres raisons.

Le Boeing B-17 Fortress rejoint ainsi au panthéon des avions mythiques de la Seconde Guerre mondiale tous ceux qui, comme le P-51 Mustang, le Spitfire et le Bf 109, ont failli ne jamais exister – alors que lui, en plus, comme on le verra dans le second opus, a bien failli disparaître en cours de route.

CJE

[1] Pourquoi « Flying » entre parenthèses ? Parce que la dénomination officielle première du B-17 était « Fortress », non par rapport à sa capacité de se défendre seul, mais parce qu'il était considéré comme le dernier rempart contre une invasion venue de la mer. Le qualificatif de « Flying » a été inventé par la presse et est venu par la suite envahir les documents officiels de l'Air Force, probablement par effet d'entraînement.

Aérojournal Hors-Série n°15
Juillet - Août 2013

ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : 0710 K 83091
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence– France
SARL au capital de 40 000 euros
RCS de Marseille 422 047 118

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication Y. Kadari
Rédacteur-en-chef C.-J. Ehrengardt
Correctrice B. Watellier
Secrétariat C. Valence
Direction artistique A. Gola
Infographie A. Ricard, M. Mioduszewska, V. Deraze, N. Bélivier

Service des ventes et réassort : à juste Titres
04 88 15 12 40

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070
Bruxelles
Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
Aubin Imprimeur

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

B17 FORTERESSE

CHAPITRE 1

1943-1945
MÉDITERRANÉE - ATLANTIQUE - PACIFIQUE

LA GRANDE ILLUSION

« Jusqu'à ce que la situation internationale légitime le besoin pour ce type de bombardier, aucun ne sera commandé sauf à des fins expérimentales. »

George Dern,
secrétaire d'État à la Guerre,
juin 1936

UNE FORTERESSE DÉFENSIVE

Quand L'US Air Service émerge de la Première Guerre mondiale, il est encore sous l'influence de la brillante démonstration du *Brigadier General* William « Billy » Mitchell, *Chief of Air Service, First Army*, en date du 9 octobre 1918, quand 200 bombardiers, escortés par 160 chasseurs, ont attaqué et désorganisé les rassemblements de troupes allemandes avant la bataille de Saint-Mihiel. Lentement, l'idée fait son chemin de fonder une aviation de bombardement stratégique, capable à elle seule de briser la volonté de l'ennemi à poursuivre les hostilités en ruinant son potentiel industriel et en affaiblissant le moral de sa population.

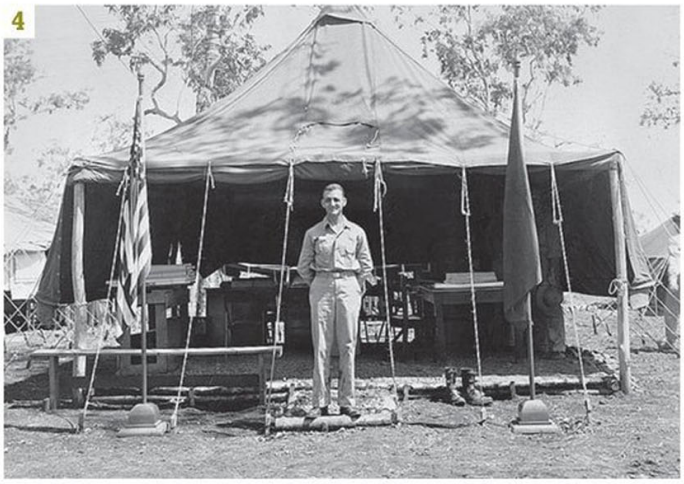
Depuis cette époque, l'US Air Service, qui devient l'US Army Air Corps le 2 juillet 1926, cherche à secouer le joug qui le maintient sous la tutelle de la Terre. Cependant, le chef d'état-major de l'US Army ne voit pas pour quelle raison l'aviation devrait devenir une arme indépendante, alors que son unique raison d'être consiste à appuyer les forces terrestres. Il s'oppose également au fait que l'aviation soit placée sous un commandement unique sur le champ de bataille. Un élément va modifier la donne.

En janvier 1931, l'Army et la Navy s'entendent pour que les missions de surveillance maritime, au-delà de la portée de l'artillerie côtière, soient confiées à l'Air Corps. Ce *gentleman's agreement* entre l'*Admiral*

1 Harold L. George
2 Haywood S. Hansell Jr (à ses côtés Curtiss E. LeMay)
3 Kenneth L. Walker
4 Donald Wilson.

Ces personnages, tous issus du même moule de la *Technical School* de Maxwell, auront une influence considérable sur la doctrine de l'Air Force lors de l'entrée en guerre. Ils passeront pour la plupart par l'*Air War Plans Division*, commandée par George, qui a publié dès le 13 août 1941 son premier plan, baptisé AWPD/1, qui servira de cannevas à l'offensive stratégique aérienne de l'USAAF et inspirera la *Combined Bomber Offensive* anglo-américaine. (US NARA)

◀ Les Y1B-17 du 2nd *Bombardment Group* survolent Lower Manhattan le 21 septembre 1937. De gauche à droite, les quatre plus hauts gratte-ciel de Cities Service Oil Co., Bank of Manhattan Co., City Bank Farmers Co. et 120 Wall Street. (US NARA)

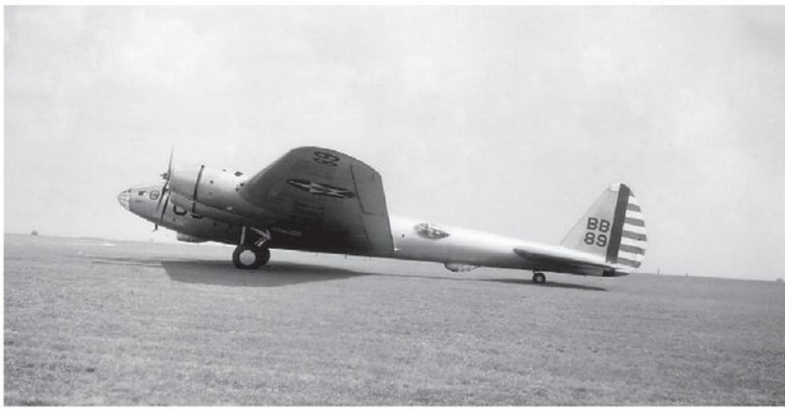


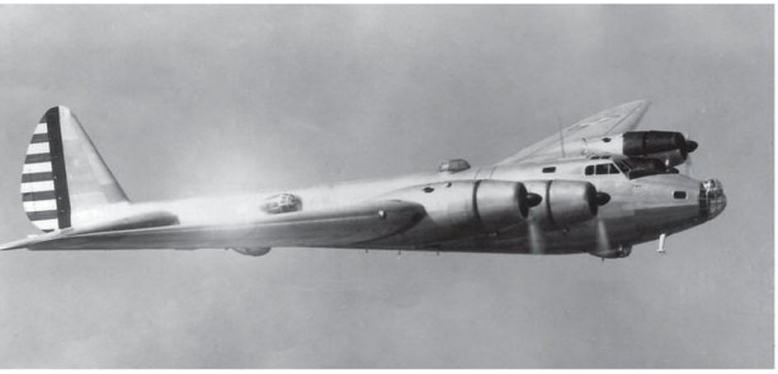
William V. Pratt et le *General* Douglas McArthur, qui n'a aucune valeur juridique, offre un superbe tremplin pour la mise en chantier des bombardiers stratégiques à long rayon d'action après lesquels l'Air Corps court depuis tant d'années. Il présente surtout une ouverture nouvelle pour réclamer l'indépendance de l'aviation. En octobre 1933, le *Major General* Benjamin D. Foulois, chef de l'Air Corps, propose au *War Department* la création d'un *General Headquarters Air Force* (GHQ-AF), dont la mission consisterait à regrouper des bombardiers, stratégiques et tactiques, et des chasseurs, tant pour la défense côtière que pour des raids sur les arrières de l'ennemi. Cependant, en juillet 1934, une commission du secrétariat d'État à la Guerre rejette la proposition de Foulois avec une conclusion sans appel : « Des missions aériennes indépendantes ont peu d'effets sur le sort d'une bataille et aucun sur l'issue d'une guerre. » En revanche, la commission accepte la création du GHQ-AF, à condition que celui-ci envisage aussi une coopération avec la Terre. Ce commandement est établi en date du 31 mars 1935 et confié au *Brigadier General* Frank M. Andrews ; depuis son PC à Langley Field (Virginie), ce dernier a autorité sur trois *Wings* nouvellement créés et installés à Langley, Barksdale et March Field (Californie). C'est déjà un grand pas en avant.

En 1934, le successeur de Pratt dénonce l'accord avec l'Air Corps et cherche à récupérer à son profit les missions de surveillance côtière. Toutefois, l'Air Corps s'accroche à cette prérogative, qui justifie à elle seule le développement de bombardiers lourds à long rayon d'action et la doctrine qui va avec. Ce sera une source constante de conflits « territoriaux » et de lutte d'influence entre l'Air Corps et la Navy pendant plusieurs années.

◀ Le *Lieutenant General* Frank M. Andrews, *Commanding General USAF in the Middle East*, lors d'une cérémonie de remise de décorations en Égypte, en novembre 1942. (US NARA)

◀ L'épave du B-24 41-23728 dans lequel Andrews, récemment promu commandant en chef des forces US en Europe, périt en même temps que treize autres passagers, en Islande, le 3 mai 1943.





▲ Le XB-15 est affecté au 2nd *Bombardment Group* à Langley Field (Virginie) à des fins d'évaluation. On le voit ici avec le *Battle Number* « 89 » et l'insigne du 49th *Bombardment Squadron* sur le nez. (US NARA)

◤ Deux Martin B-10B du 9th *Bombardment Group*, peu après leur entrée en service, en 1935. Le B-10 est alors l'un des bombardiers les plus avancés au monde, plus rapide que n'importe quel chasseur, mais l'arrivée des appareils de nouvelle génération (B-17 et B-18) le poussera très vite sur la touche. (National Museum of the USAF)

◀ Le XB-15 est, au moment de son premier vol le 15 octobre 1937, l'avion terrestre le plus volumineux et le plus lourd jamais construit aux États-Unis. Son développement sera sacrifié sur l'autel des économies budgétaires par le *War Department*. (US NARA)

▼ Le président F. D. Roosevelt en visite à Langley Field le 29 juillet 1940. Premier de la rangée, le XB-15, portant cette fois le code tactique « 46 » et l'insigne du 41st *Reconnaissance Squadron* (*Long Range*), rattaché au 2nd *Bombardment Group* à son activation en février 1940 (il deviendra ultérieurement le 429th *Bombardment Squadron*). (US NARA)

À partir de 1931, sous l'impulsion du *Major* Harold L. George, la *Tactical School* de Maxwell Field (Alabama), qui regroupe les élites pensantes de l'Air Corps, commence à enseigner à ses recrues le bénéfice que pourrait tirer une nation belligérante de disposer d'une flotte de bombardiers à long rayon d'action bien armés défensivement et opérant en formations groupées pour pénétrer au cœur des défenses de l'ennemi. Or, de nombreux anciens élèves y reviendront enseigner à leur tour les théories qu'ils ont apprises, créant un véritable cercle vicieux autour du dogme intangible du « tout stratégique » ; l'effet pervers de cette étroitesse d'esprit, qui fera rejeter toute considération pour l'aviation tactique et le chasseur d'escorte, se traduira par un déficit colossal tant quantitatif que qualitatif dans ces deux spécialités quand les États-Unis entreront en guerre. L'aveuglement idéologique des théoriciens de Maxwell faillira causer la chute de la *Eighth Air Force* à l'été 1943.

Toutefois, en cette époque d'isolationnisme et de restrictions budgétaires, le bombardier stratégique n'est envisagé dans les sphères politiques – celles qui financent les programmes – que comme une arme défensive, voire dissuasive. Son long rayon d'action doit lui permettre d'être déployé dans les meilleurs délais sur les principaux points stratégiques pour les États-Unis : outre les côtes Est et Ouest, Hawaii, l'Alaska et le canal de Panama. Son rôle consiste à repousser d'éventuels envahisseurs venus par la mer ; il n'est pas encore question, tout au moins officiellement, d'aller porter la guerre sur des territoires hostiles. Cependant, l'Air Corps se heurte à plusieurs obstacles : la limitation des budgets, les questionnements quant au bien-fondé d'une telle doctrine et une forte opposition de la part de la Navy, cherchant à s'adjuger le contrôle de tout ce qui vole au-dessus de la mer.

BIG IS NOT BEAUTIFUL

Passant outre ces « détails », en juillet 1933, la *Materiel Division* lance une étude préliminaire portant sur un quadrimoteur capable de transporter une charge de 1 000 kg sur une « distance maximale ». Le centre de recherche et développement de Wright Field [1] émettant un avis favorable, le « Project A » est soumis au *War Department*. Autorisé dans son principe en haut lieu, le programme est traduit dans les faits par un cahier

[1] La base aérienne de Riverside (Dayton, Ohio) a été divisée en deux en 1931 : d'un côté, Patterson Field, où se trouve la *Materiel Division*, et de l'autre, Wright Field, le centre de R&D de l'Air Corps.

des charges en date du 14 avril 1934. Il est transmis aux deux seuls constructeurs capables d'y répondre en raison de leur expérience en matière de gros-porteurs à long rayon d'action : la Boeing Airplane Corporation à Seattle (Washington) et la Glenn L. Martin Company à Baltimore (Maryland). La principale exigence est que l'avion puisse transporter une bombe d'une tonne sur 5 000 miles (8 000 km).
Martin propose son Model 145, un monstre de 50 tonnes en charge et de 42 m (puis 57 m) d'envergure, propulsé par quatre (puis six) moteurs en ligne Allison V-1710 de 1 000 ch. Trop lent, trop cher, il est rapidement abandonné, et le XB-16 ne sera jamais construit. Le Model 294 ou XBLR-1 de Boeing est juste un peu moins gigantesque : 35 tonnes, 45 m d'envergure, le tout motorisé par quatre P&W R-1830-11 en étoile. La différence par rapport à son concurrent, c'est qu'il donne naissance au prototype XB-15, qui vole le 15 octobre 1937… trois ans après sa mise en chantier. Il est alors le plus gros avion du monde. Il établira tout un tas de records sans lendemain, et, lui aussi, jugé trop lent et trop cher à produire, il sera recyclé comme avion de transport (XC-105), avant d'être démantibulé en 1945.

MODEL 299

Toutefois, revoyant sa copie pour un programme moins ambitieux ou plus réaliste, le 18 juillet 1934, la *Materiel Division* publie un nouveau cahier des charges concernant un « multimoteur » destiné à remplacer le bombardier Martin B-10 alors en service. Les exigences sont limitées au transport d'une charge militaire d'une tonne sur une distance de 1600 à 3200 km à la vitesse moyenne de 320 à 400 km/h, mais aussi à la livraison d'un prototype en août 1935. Le contrat réserve cependant deux surprises aux soumissionnaires, une bonne et une mauvaise : la bonne, c'est une commande de 220 exemplaires à la clef ; la mauvaise, c'est que le prototype devra être financé sur les fonds propres de l'avionneur. Cette clause calme les ardeurs, d'autant que peu de constructeurs sont techniquement capables de répondre à cet appel d'offres.
Or, il se trouve que Boeing travaille déjà sur un bombardier quadrimoteur, baptisé Model 299 ou X-13372 en interne. Une fois assuré que le terme « multimoteur », jusque-là employé uniquement pour des bimoteurs [2], peut aussi s'appliquer à un appareil pourvu de quatre moteurs, le président de Boeing, Clairmont L. Egtvedt, obtient de son conseil d'administration le déblocage de 275 000 $ [3] pour la construction d'un prototype (qui, en fin de compte, reviendra à 432 034 $).
Le projet est confié à E. Gifford Emery et à son assistant, Lambert « Edward » C. Wells, un jeune diplômé de Stanford, alors âgé de 24 ans. Ils s'inspirent à la fois du Boeing 247, l'un des tout premiers avions de ligne de construction entièrement métallique, à fuselage semi-monocoque et train rétractable, et du XB-15 pour la partie militaire. Leur premier souci est de produire un appareil robuste et résistant aux chocs et impacts. Ils utilisent un fuselage cylindrique semi-monocoque avec entretoises tubulaires, fait en quatre morceaux boulonnés les uns aux autres.

▲ Le XB-15 poursuivra sa carrière au sein de l'USAAF sous la dénomination de XC-105. Il servira à des missions humanitaires en Amérique du Sud, à la fin des années 1930 et au début des années 1940, et au transport de matériel pendant la guerre. On voit ici son équipage à Albrook Field, Panama, en 1943. Ancêtre d'une lignée prospère, il a été affectueusement surnommé GRANDPAPPY. (National Museum of the Air Force)

[2] Il n'existe alors aucun quadrimoteur en service au sein de l'Air Corps.

[3] Ce qui représenterait aujourd'hui 11 millions de $ (8,6 millions de €) en coût salarial constant. En tenant compte qu'une voiture de moyenne gamme (sans électronique, radar de recul, autoradio, airbags, alarme, ABS, GPS, climatisation…) coûtait 600 $, cela équivaut à 14 000 fois le prix d'une Dacia Logan, soit environ 110 millions de €.

▼ Le X-13372 ou Model 299 à sa sortie de l'usine de Seattle. Il présente déjà toutes les caractéristiques du futur B-17 : une ligne élancée et une aile massive, synonyme de robustesse. Le prototype était équipé d'un atterrisseur principal avec jambes à fourche, ce qui sera supprimé sur les versions de présérie pour faciliter le changement de roue. Au départ, le phare d'atterrissage était intégré au train, mais, ainsi qu'on le voit sur la photo, il a été rapidement relogé dans le bord d'attaque. (US NARA)

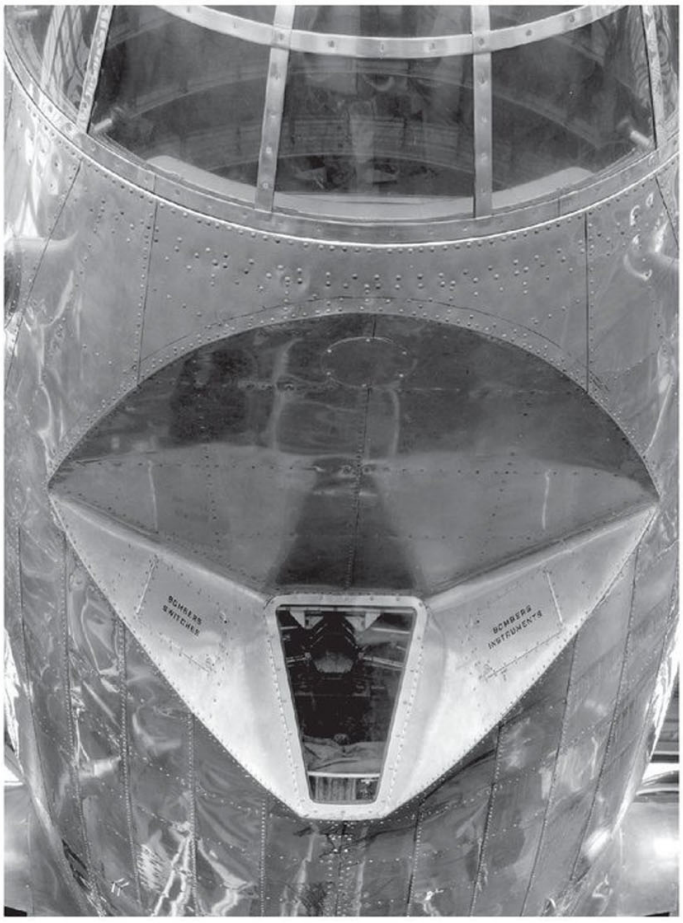
L'aile présente un profil aérodynamique symétrique de type NACA ; elle se compose de deux longerons de type Truss. Le revêtement est entièrement métallique, à l'exception des gouvernes. Les trois membres du train d'atterrissage sont rétractables (séparément), mais les roues sont partiellement découvertes en vol. Des volets de courbure installés sur le bord de fuite servent de freins aérodynamiques à l'atterrissage.

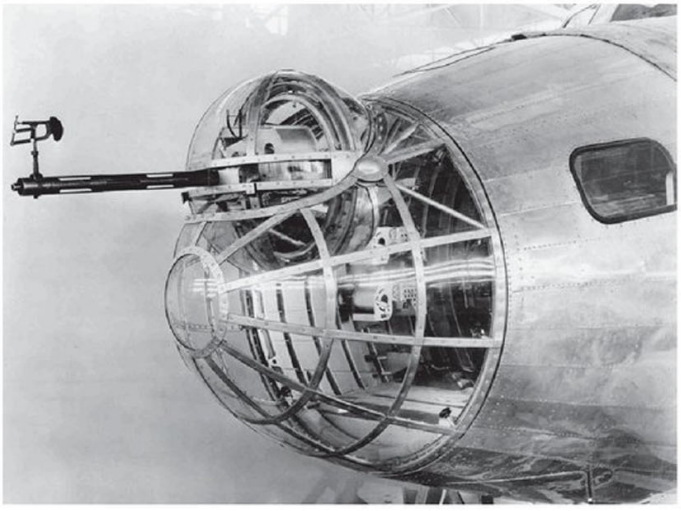
L'équipage se compose de huit hommes, dont deux pilotes. Ceux-ci sont assis côte à côte, le pilote à gauche, comme dans la voiture familiale américaine avec papa au volant et maman à sa droite – une configuration qui traversera les années. Le classique manche à balai est remplacé par un volant, ce qui libère une main pour actionner les manettes des gaz et autres commandes indispensables au moment de quitter la piste ou d'y revenir. Le bombardier est logé dans un décrochage sous le nez et le navigateur sur le pont supérieur, derrière les pilotes. L'armement défensif comporte cinq postes de tir armés d'une mitrailleuse de 7,7 ou de 12,7 mm : deux en sabord soigneusement caréné, deux en coupole vitrée sur le dessus et le dessous du fuselage et un en tourelle manuelle dans la pointe avant pouvant pivoter à 360°. L'armement offensif est exclusivement logé dans la soute ventrale pouvant transporter jusqu'à 1 130 kg de bombes (en général huit bombes de 272 kg arrimées verticalement) sur une distance de 3 300 km.

Le Model 299 est équipé de quatre moteurs à 9 cylindres en étoile Pratt & Whitney R-1690 (SIE-G) Hornet développant 750 ch à 2 000 m. Il pèse près de 10 tonnes à vide et 17 en charge.

Bénéficiant de la plus haute priorité, le prototype est achevé en moins d'un an, sa sortie de l'usine de Seattle ayant lieu le 17 juillet 1935. Confié aux mains expertes de Leslie R. Tower, il vole le 28 juillet (plus de... deux ans avant le XB-15 !). Le 20 août, après les essais d'usage, il est convoyé à Wright Field pour les tests officiels ; franchissant la distance de 3 380 km qui le sépare de Dayton sans escale à la moyenne fabuleuse de 375 km/h, il arrive avec deux heures d'avance sur l'horaire prévu !

À Wright Field, non seulement il dépasse toutes les exigences du cahier des charges, mais il surclasse ses deux concurrents, le Martin 146 et le Douglas DB-1. Malheureusement, lors du tout dernier vol d'essai, le 30 octobre 1935, le Model 299 décroche peu après



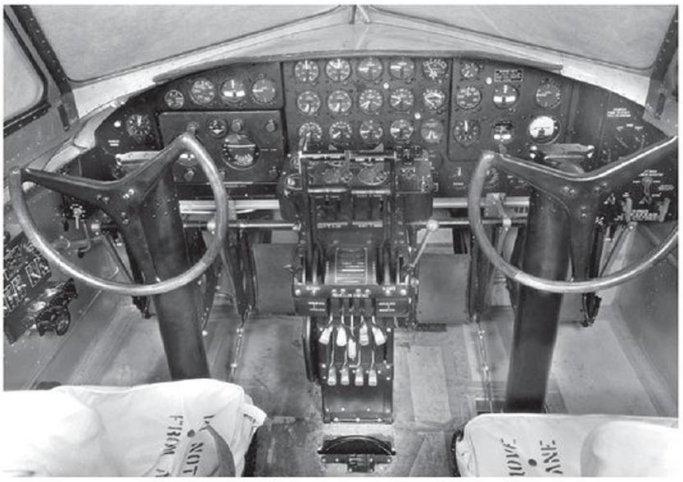


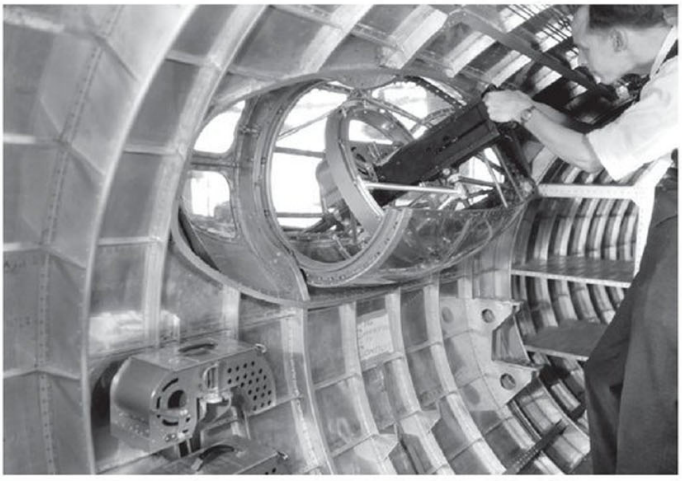
◥ Le bombardier prenait place dans un logement en décrochage sous le nez et visait à travers une fenêtre de dimensions plutôt restreintes, qui fera l'objet de critiques de la part des services officiels. (National Museum of the Air Force)

▶ Le poste de tir avant était équipé d'une tourelle manuelle pouvant pivoter sur 360°. (National Museum of the Air Force)

◢ Un poste de sabord manié pour le photographe par un employé de Boeing (le trois-pièces-cravatte était assez peu répandu dans les groupes de bombardement). On note, en bas à gauche, les magasins de rechange. (National Museum of the Air Force)

▼ Le poste de pilotage du Y1B-17. (National Museum of the Air Force)





son décollage et s'écrase ; deux membres de l'équipage, dont Leslie Tower, sont mortellement blessés. L'enquête démontrera que les dispositifs de sécurité des gouvernes n'avaient pas été déverrouillés par les pilotes, empêchant ceux-ci de contrôler l'avion.
Cet accident n'est cependant pas de nature à faire changer d'avis l'Air Corps, qui attribue à l'appareil la dénomination de XB-17 et envisage une première commande de 65 machines de série. Leur rôle, à cette époque, doit être purement défensif et se bornera à s'opposer à toute éventuelle invasion venue de la mer. C'est la raison pour laquelle l'appareil reçoit le nom officiel de « Fortress », qui, contrairement à ce que l'on croit trop souvent, n'a aucun rapport avec son armement de bord, qui reste encore virtuel. On trouve néanmoins l'appellation de « Flying Fortress » (forteresse volante) dans certains documents de l'Air Force.

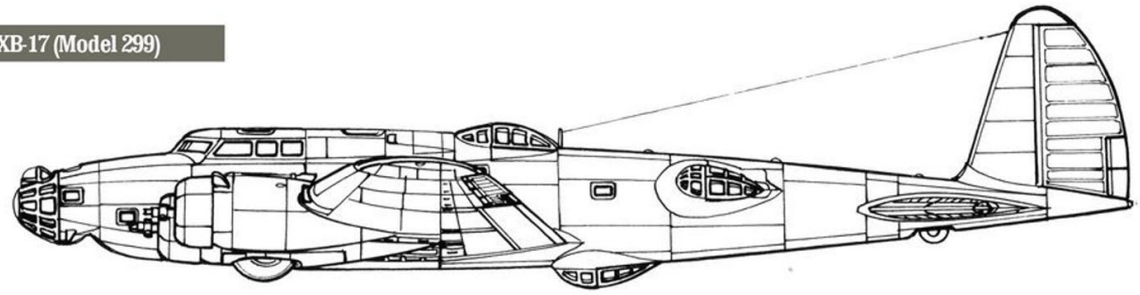
La triste fin du XB-17 qui coûtera la vie à deux membres de l'équipage, dont le chef pilote de Boeing, Leslie R. Tower, le 30 octobre 1935. (National Museum of the Air Force)

Le premier Y1B-17 (36-149) vole le 30 septembre 1936. (National Museum of the Air Force)

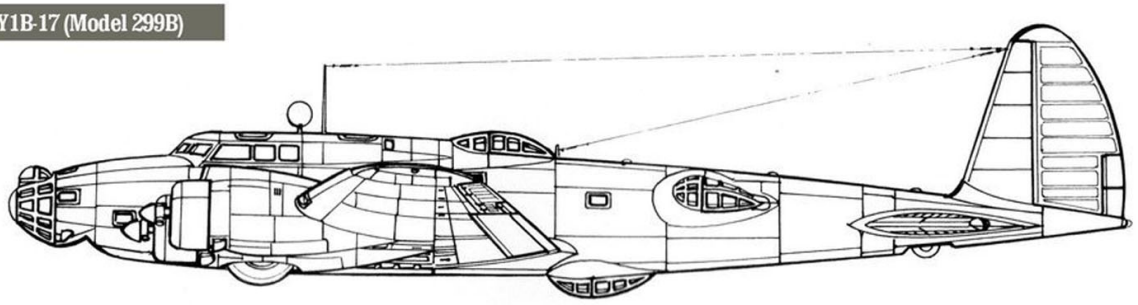
UN AVENIR INCERTAIN

C'est alors qu'un acteur majeur, le *War Department* (secrétariat d'État à la Guerre), entre en jeu en manifestant des vues légèrement différentes. Il estime que l'Air Corps n'a aucun besoin de bombardiers lourds et encore moins d'appareils capables de franchir 8000 km pour attaquer on ne sait quoi, on ne sait où. Or, c'est lui qui détient les cordons de la bourse – le nerf de la guerre. En juin 1936, le secrétaire d'État George Dern rejette la demande de l'Air Corps pour une commande de 11 B-15 et 50 B-17, expliquant au chef de l'Air Corps, le *Major General* Oscar F. Westover, que : « jusqu'à ce que la situation internationale légitime le besoin pour ce type de bombardier, aucun ne sera commandé sauf à des fins expérimentales ». La préférence est donnée aux bombardiers moyens, qui satisfont à tous les besoins actuels avec un rapport qualité/prix imbattable en termes de coûts d'achat, de maintenance et d'exploitation. Westover est prié de concentrer ses efforts sur l'acquisition d'avions moins ambitieux mais plus compatibles avec son budget, plutôt que de demander la lune et ne rien avoir en retour.
Le 17 janvier 1936, Douglas a reçu une commande pour 133 exemplaires de son DB-1, baptisé B-18 Bolo. L'achat envisagé de 65 B-17 est transformé en... 13 exemplaires d'une version améliorée, dénommée YB-17, puis Y1B-17 (Model 299B). C'est un coup dur pour Egtvedt, dont le conseil d'administration commence à regretter chaque cent investi dans le projet. Sur le plan technique, le Y1B-17 se distingue par l'installation de moteurs Wright SGR-1820-39 Cyclone, développant 1 000 ch au décollage, et la suppression de deux membres d'équipage ainsi que par quelques changements mineurs. Le tout premier (36-149) vole le 30 septembre 1936.
Cependant, si les trois premiers Y1B-17 ont été inclus dans la loi de finance de l'année fiscale 1936, les dix derniers sont encore en balance au moment où Harry H. Woodring succède à George Dern à la tête du *War Department*, fin septembre 1936.

Boeing XB-17 (Model 299)



Boeing Y1B-17 (Model 299B)



L'accident, dont est victime le 36-149, le 7 décembre, est l'objet d'une enquête du Congrès, qui menace de faire capoter tout le projet. Celle-ci met rapidement hors de cause la conception de l'appareil (le pilote avait bloqué les freins au décollage et, au lieu de laisser refroidir les plaquettes, il avait rentré immédiatement le train, ce qui avait eu pour effet de souder les flasques, contraignant l'avion à un atterrissage sur le ventre avec mise en pylône) ; réparé, le 36-149 revole le 2 janvier 1937.
Pendant ce temps, on s'agite beaucoup dans les couloirs des ministères et des états-majors. La Navy fait valoir que l'Air Corps ne devrait s'intéresser qu'à l'appui aux forces terrestres, la laissant s'occuper de la défense contre les attaques venues de la mer. Cependant, Woodring décide de respecter le contrat signé, et les dix derniers Y1B-17 sont livrés entre le 1er mars et le 5 août 1937. Ils sont tous affectés au 2nd *Bombardment Group*, basé à Langley Field (Virginie) sous les ordres du *Lieutenant Colonel* Robert C. Olds, où ils vont se tailler une solide réputation de fiabilité et d'endurance.
Entre le 15 et le 27 février 1938, six appareils, menés par Olds et le *Brigadier General* Delos C. Emmons, commandant le 1st *Bombardment Wing*, effectuent une brillante démonstration en réalisant l'aller et retour entre Langley et Lima (Pérou), *via* Miami et Buenos Aires (Argentine), sans le moindre incident. L'année suivante, les mêmes rallient Rio de Janeiro (Brésil) dans des conditions identiques, ce qui vaudra à Olds de recevoir le trophée MacKay, récompensant « le vol de l'année ». Le *Major* Caleb V. Haynes, commandant

▲ Les équipages des six Y1B-17 posent autour des deux commandants de l'expédition (Emmons, 5e du premier rang à partir de la droite, et Olds, à sa droite). À l'extrême droite, on reconnaît le *1st Lieutenant* Curtiss E. LeMay, futur *Major General*, chef de la *Twentieth Air Force* dans le Pacifique, puis commandant du *Strategic Air Command* pendant la Guerre froide. D'autres futurs « étoilés » figurent dans ce groupe, comme les *Captain* Robert B. Williams (alors officier des opérations du 2nd BG, futur *Major General*, qui commandera la 1st *Bomb Division* de la *Eighth Air Force* en 1944 – 6e en partant de la gauche, au second rang), le *Major* Harold L. George (alors commandant du 96th *Bomb Squadron*, futur *Major General*, chef de l'*Air War Plans Division*, puis de l'*Air Corps Transport Command* – 3e en partant de la droite) et le *Major* Caleb V. Haynes (alors commandant du 49th *Bomb Squadron*, futur *Major General*, commandant l'*India Air Task Force* en 1943 – 12e en partant de la gauche, au premier rang avec la moustache). On notera avec intérêt que l'appareil du commandant du 2nd BG portait les couleurs de ses trois *Squadrons* sur les lèvres de ses capots moteur (blanc, rouge, jaune), mais dans un ordre différent sur chacun des moteurs. (US NARA)

◣ L'un des premiers Y1B-17 (36-156) affectés au 2nd *Bombardment Group* à Langley Field, comme l'indique le « Designator », ce groupe de deux lettres sur la dérive : le premier « B » précise la spécialité (bombardement) et le second « B » est la seconde lettre de l'alphabet (2e groupe de bombardement). Les *Battle Numbers* étaient généralement appliqués comme suit : état-major de 1 à 9, premier *Squadron* de 10 à 39, deuxième *Squadron* de 40 à 69 et troisième *Squadron* de 70 à 99. Toutefois, le 2nd BG s'étant vu adjoindre un quatrième *Squadron* (le 41st RS), le « 51 » était l'appareil du commandant du 20th *Bombardment Squadron*, ainsi que le prouvent les deux bandes sur le fuselage arrière. (San Diego Air and Space Museum)

▼ Les six Y1B-17 photographiés à Miami avant leur envol en direction de Buenos Aires, le 15 février 1938. (US NARA)

le 49th *Bombardment Squadron*, l'obtiendra l'année suivante en tant que chef de bord du XB-15, lors de sa mission humanitaire après le tremblement de terre qui aura ravagé le Chili en janvier 1939, transportant une tonne et demie de denrées de première nécessité sur 8 000 km avec une seule étape intermédiaire.

UN EXPLOIT… CONTRE-PRODUCTIF

En septembre 1937, le *Major General* Andrews monte au créneau en exhortant le *War Department* de donner au GHQ-AF les moyens de tenir son rôle dans la défense nationale, plaidant pour l'achat de quadrimoteurs, qu'il juge plus performants et plus économiques que les bombardiers moyens. Cependant, le *War Department* est en train de se délecter à la lecture d'un brûlot édité par l'*Army War College* et intitulé *Air Force and War*, déniant à l'aviation stratégique toute efficacité et ponctuant chacun de ses arguments par des hypothèses invérifiables assénées comme autant de vérités ; par exemple : « De ce fait, complètement isoler les 51 plus grandes villes des États-Unis nécessiterait de 495 000 à 918 000 attaques aériennes indirectes. » Cette étude biaisée, totalement réfutée par Maxwell, sert les desseins du secrétariat d'État à la Guerre, qui demande à l'Air Corps de ne pas exiger davantage de quadrimoteurs dans son programme de 1939 et de ne lui soumettre exclusivement que ses besoins en bimoteurs.

C'est alors que certains responsables de l'Air Corps décident de frapper un coup spectaculaire, tant pour tordre le bras au *War Department* que pour prouver à l'Amirauté que ses avions lui sont indispensables. Le 12 mai 1938, sous prétexte d'un entraînement à la navigation, trois Y1B-17 du 49nd BS, conduits par Robert Olds avec un certain Curtiss LeMay, alors *1st Lieutenant*, comme chef navigateur, décollent de Langley à la rencontre du paquebot italien *Rex*. À 12h33, les trois appareils survolent le navire à 1 150 km à l'est de New York, larguant un message lesté sur son pont. Cet exploit prouve au moins deux choses : d'abord que les équipages de bombardement sont capables de naviguer avec exactitude au-dessus de l'eau, et ensuite que tout assaillant éventuel pourrait être découvert et attaqué loin des côtes américaines.

Malheureusement, cette affaire se retourne contre l'Air Corps ! Loin de déclencher l'enthousiasme de l'Amirauté, elle déchaîne sa colère et lui offre un excellent prétexte pour recouvrer son autorité sur tout ce qui vole au-dessus de l'eau. Elle exerce une telle pression sur le successeur de McArthur, le *General* Malin Craig, que celui-ci interdit à l'Air Corps de dépasser une bande côtière de 100 miles (160 km) de profondeur…

▲ À gauche, le *Lieutenant Colonel* Robert C. Olds, commandant le 2nd *Bombardment Group*, et, à droite, le *Brigadier General* Delos C. Emmons, commandant le 1st *Bombardment Wing*. Olds, promu *Major General* et commandant de la *Second Air Force*, décédera de la tuberculose en avril 1943. Emmons terminera la guerre au même grade comme commandant des forces aériennes en Alaska. (US NARA)

◀ Le *Major* Caleb V. Haynes (à gauche), commandant le 49th *Bombardment Squadron*, en compagnie de son adjoint, le *Captain* William D. Old (au centre), et d'un officier non identifié, devant le XB-15 à Langley en 1939, après leur expédition humanitaire au Chili qui leur vaudra de recevoir le MacKay Trophy pour le « vol de l'année ». Old finira la guerre en tant que *Brigadier General*, commandant le IX *Troop Carrier Command* dans le Pacifique. (National Museum of the Air Force)

▲ Le 12 mai 1938, trois Y1B-17 du 49th *Bombardment Squadron*, 2nd *Bombardment Group*, « interceptent » le paquebot italien *Rex* à 900 nautiques du port de New York. Cet exploit déclenchera la colère de l'Amirauté, de plus en plus hostile à voir l'Air Corps piétiner ses plates-bandes et bien décidée à les renvoyer, lui et ses quadrimoteurs, au-dessus de la terre ferme pour appuyer les troupes au sol. (National Museum of the Air Force)

Cette interdiction et le flou artistique qu'elle engendre autour de la question de savoir qui défend quoi sur les côtes seront encore en vigueur quand commencera la bataille de l'Atlantique, peu avant l'entrée en guerre des États-Unis.

En attendant, l'Air Corps n'a touché que 13 Y1B-17, une version de présérie d'un appareil certes performant, mais qui nécessiterait un certain nombre d'améliorations et d'aménagements pour en faire une véritable machine de guerre – en particulier l'installation de compresseurs pour les vols substratosphériques. Un quatorzième (37-369) a été produit comme banc d'essai statique pour des tests de résistance, qui ne seront jamais menés. En revanche, rebaptisé Y1B-17A, l'appareil reçoit des moteurs R-1820-51 à compresseur Moss/General Electric, avec lesquels il vole le 29 avril 1938. Les résultats sont médiocres, mais, conformément aux normes en vigueur, les compresseurs ont été montés au-dessus des moteurs (parce que la *Materiel Division* exige que l'échappement se fasse par le dessus des nacelles !). Une fois réinstallés sous les moteurs, les compresseurs donnent toute satisfaction. Après un premier vol ainsi modifié, le 20 novembre, le Y1B-17A est confié à Wright Field, fin janvier 1939. Les chiffres obtenus aux essais officiels confirment les premières impressions des ingénieurs de Boeing : les moteurs peuvent développer 800 ch à 7600 m, contre 775 à 4300 sans compresseur, conférant une vitesse de pointe de 475 km/h à l'altitude de rétablissement. Il est convenu que les versions suivantes du B-17 seront toutes compressées.

Mais y aura-t-il des versions suivantes ?

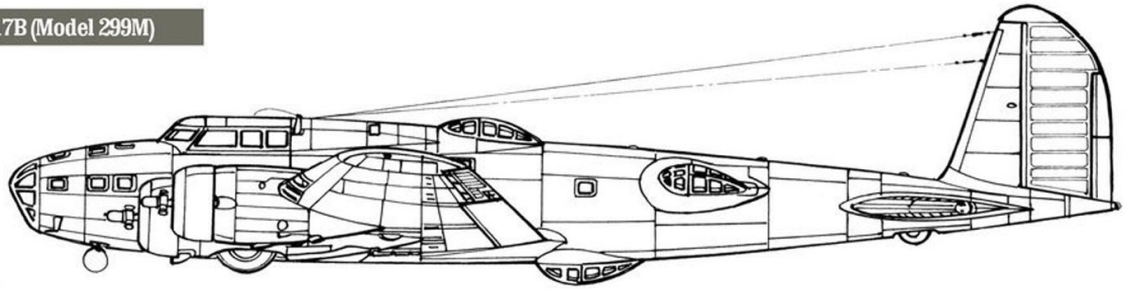
UN AVENIR SOMBRE

En juin 1938, le *War Department* assouplit sa position, probablement à l'étude des premiers rapports sur l'engagement des bombardiers allemands, italiens et soviétiques en Espagne. Le secrétaire d'État, Harry H. Woodring, accepte d'arbitrer 32 B-18 contre la production de 11 B-17 pour la loi de finance de 1939. Le chef de l'Air Corps demande que soit inclus le financement d'un YB-20 (version modifiée du XB-15), mais Woodring a déjà fait une concession, il n'ira pas plus loin ; la demande est rejetée.

À l'été 1938, le futur du bombardier quadrimoteur est on ne peut plus sombre. Le 29 juin, le *Joint Board* (comité interarmées) statue d'une manière péremptoire : « Dans l'état actuel des choses, il est considéré comme peu probable que l'Army Air Corps

◢ Présentation d'un Y1B-17 aux membres du comité des Affaires militaires de la Chambre des Représentants à Bolling Field (Washington, D.C.) le 10 mars 1938. Les deux officiers sont, à gauche, le *Major* Harold L. George, commandant le 96th BG, et, à droite, le *Lieutenant Colonel* Robert C. Olds, commandant le 2nd BG. On reconnaît l'insigne du 96th *Bombardment Squadron*. (Library of Congress)

Boeing B-17B (Model 299M)



soit amené, en cas de conflit, à exécuter des missions nécessitant l'emploi d'avions de reconnaissance et de bombardiers lourds d'un plus long rayon d'action et d'une plus grande capacité que ceux du B-17. Il sera, en revanche, amené à exécuter des missions qui peuvent parfaitement être menées à bien par le bombardier du type B-18, qui est moins cher à construire. »

Westover et son adjoint, le *Brigadier General* Henry H. Arnold (qui lui succède le 22 septembre à la tête de l'Air Corps), constatant que cette décision signifie la mort de leurs projets, demandent qu'au moins on les laisse commander des quadrimoteurs à des fins d'expérimentation. Ils se font vertement remettre à leur place par l'assistant du secrétaire d'État, qui les informe qu'il n'existe aucun programme militaire pour un bombardier substratosphérique et que Westover a déjà été prié de concentrer son attention sur des avions destinés à appuyer les forces terrestres « dans l'intérêt supérieur de la défense nationale » – argument suprême !

Le *Brigadier General* Augustine W. Robins, alors chef de la *Materiel Division*, écrit que la politique restrictive menée depuis 1936 par le *War Department* est préjudiciable au développement de l'Air Corps. En raison d'un budget insuffisant, le manque de personnel qualifié et d'équipements spécialisés ne permet pas à sa *Division* de réaliser les tests nécessaires pour définir des programmes adaptés à l'évolution de l'aviation militaire ailleurs dans le monde. La politique de la Guerre de tout acheter au moindre coût contraint à s'en tenir à des exigences, notamment en termes de performances, largement dépassées. Cette espèce de stagnation dans le domaine technique rend les constructeurs frileux et peu enclins à se risquer à développer des avions plus avancés, donc trop chers pour trouver un débouché. Beaucoup se désintéressent des nouvelles technologies, dont ils craignent que l'incorporation dans leurs projets ne les écarte de contrats qu'ils sont plus certains de décrocher avec des modèles moins innovants.

LE B-17B

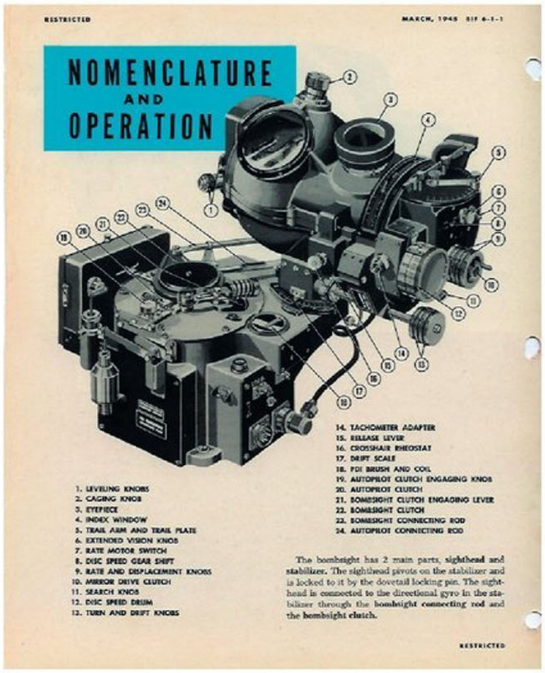
Cependant, 10 B-17B (Model 299M) ont déjà été commandés le 3 août 1937, suivis par 29 autres au 30 juin 1938. Toutefois, Boeing, petit avionneur indépendant (qui n'emploie alors que 600 personnes), se trouve dans une situation financière précaire. Le constructeur, anticipant de grosses commandes, a massivement investi dans les gabarits et l'outillage et dans la mise au point de turbocompresseurs, développés à sa demande par Sanford Moss chez General Electric. Il n'a aucune réserve de trésorerie et peu de crédit auprès des banques, et la *Material Division* manque de lui donner le coup de grâce ; elle informe Egtvedt qu'elle révise le prix unitaire des B-17 à la baisse : 198 000 $ au lieu de 205 000, comme préalablement agréé entre les deux parties. Non seulement Boeing n'a plus de sous pour régler ses fournisseurs, mais il doit maintenant travailler à perte ! Un compromis est finalement trouvé avec l'Air Corps, qui accepte de payer 202500 $ par avion.

Sur le plan technique, les turbocompresseurs sont loin d'être au point, et le taux de pannes est impressionnant. General Electric peine à résoudre les problèmes, qui vont du simple arrêt à la combustion spontanée. Quand tout fonctionne bien, les moteurs R-1820-51 développent 1 200 ch au décollage et 900 ch à 7500 m. De son côté, le bureau d'études a retravaillé la silhouette, éliminant la tourelle de nez, logeant le bombardier et son « arme fatale », le viseur « top secret » Norden, dans une nouvelle pointe avant vitrée, armée d'une mitrailleuse de 7,7 mm sur affût mobile ; le poste du navigateur est déplacé à l'avant du fuselage, derrière le bombardier, sur le côté gauche. La surface du gouvernail de direction est légèrement augmentée ; les volets, entoilés sur le Y1B-17, sont à nouveau entièrement métalliques (comme sur le XB-17) et de plus grande envergure (gagnée par raccourcissement des ailerons) ; quatre râteliers externes permettent d'accommoder deux tonnes de charges offensives supplémentaires et, dans la soute, les bombes peuvent être remplacées par une ou deux nourrices d'essence auxiliaires, augmentant ainsi la distance franchissable de 50 %.

Avec tous les soucis causés par les turbocompresseurs, le premier B-17B (38-211) ne vole que le 27 juin 1939. Le 2nd *Bombardment Group* commence à prendre en compte ses B-17B à partir du mois de juillet, suivi par le 7th *Bombardment Group*, basé à Hamilton Field (San Francisco, Californie). À cette époque, les Y1B-17 sont transférés au 19th *Bombardment Group* à March Field (Californie). Les 39 B-17B sont livrés en... 6 lots, jusqu'à la fin mars 1940, ce qui montre bien les difficultés rencontrées par l'Air Corps pour en obtenir le financement.

Toutefois, le B-17B pose d'autres problèmes totalement insoupçonnés. Il est le premier avion de combat de l'Air Corps capable d'évoluer à plus de 6000 m d'altitude, où le froid atteint des températures largement inférieures à -40 C. À ces hauteurs, l'huile et les autres fluides se transforment en magmas boueux, les armes s'enrayent et les membres de l'équipage sont réduits à l'état de bonshommes de neige qui suffoquent en manque d'oxygène. Ce sont donc des procédures, des solutions techniques et des équipements nouveaux à imaginer... et à financer (voir aussi Chapitre 4).

▼ Un quatorzième Y1B-17 (qui deviendra le Y1B-17A 37-369) est construit pour tester les moteurs R-1820-51 à compresseur, alors qu'il aurait dû n'être utilisé que comme cellule pour des essais statiques de résistance. Il vole pour la première fois le 29 avril 1938. On le voit ici avec les compresseurs Moss/General Electric montés dans la partie inférieure des nacelles. (National Museum of the Air Force)



RESTRICTED

MARCH, 1945

NOMENCLATURE AND OPERATION

1. LEVELING KNOBS
2. CAGING KNOB
3. EYEPIECE
4. INDEX WINDOW
5. TRAIL ARM AND TRAIL PLATE
6. EXTENDED VISION KNOB
7. RATE MOTOR SWITCH
8. DISC SPEED GEAR SHIFT
9. RATE AND DISPLACEMENT KNOBS
10. MIRROR DRIVE CLUTCH
11. SEARCH KNOB
12. DISC SPEED DRUM
13. TURN AND DRIFT KNOBS
14. TACHOMETER ADAPTER
15. RELEASE LEVER
16. CROSSHAIR RHEOSTAT
17. DRIFT SCALE
18. FDI BRUSH AND COIL
19. AUTOPILOT CLUTCH ENGAGING KNOB
20. AUTOPILOT CLUTCH
21. BOMBSIGHT CLUTCH ENGAGING LEVER
22. BOMBSIGHT CLUTCH
23. BOMBSIGHT CONNECTING ROD
24. AUTOPILOT CONNECTING ROD

The bombsight has 2 main parts, sighthead and stabilizer. The sighthead pivots on the stabilizer and is locked to it by the dovetail locking pin. The sighthead is connected to the directional gyro in the stabilizer through the bombsight connecting rod and the bombsight clutch.

RESTRICTED

NORDEN : LE HÉROS MÉCANIQUE

Toute la stratégie de l'Air Corps repose sur le mariage d'un bombardier gros-porteur à long rayon d'action et d'un viseur d'une précision telle qu'il peut « larguer une bombe dans un baril de cornichons » à des altitudes supérieures à 4000 m. En 1939, l'Air Corps dispose désormais de l'un – le B-17B – et de l'autre – le Norden.

Il s'agit d'un calculateur analogique à stabilisation gyroscopique qui largue les bombes automatiquement après que le bombardier a entré la direction et la force du vent, le poids des bombes, l'altitude et la vitesse de l'avion. C'est une avancée majeure, car la précision d'un largage manuel est toujours handicapée par le temps de réaction du bombardier appuyant sur un bouton, d'autant plus grand que les avions volent de plus en plus vite.

Il est l'invention d'un ingénieur hollandais, Carl Norden, natif de Java, mais ayant suivi ses études en Suisse avant d'émigrer aux États-Unis en 1904. Avant de fonder sa propre société, il collabore un temps avec Elmer Sperry sur les gyroscopes. Leurs chemins se séparent en 1920, Sperry étant lié par des contrats avec l'Armée et Norden ne voulant travailler qu'avec la Marine. Sperry finit par reconnaître, en 1932, que le viseur mis au point par Norden est supérieur au sien, mais celui-ci n'a aucune envie de fournir l'Armée. La Marine semblant peu intéressée par son projet, l'Armée rachète les brevets. Un joli coup !

Les tests menés sur le lac salé de Muroc (futur Edwards AFB) démontrent qu'avec ce viseur des bombardiers évoluant à 6000 m peuvent placer leurs bombes à quelques mètres de la cible : le fameux mythe de « la bombe dans le baril de cornichons » vient de naître. Or, quand le temps de la guerre sera venu, aucun équipage n'aura l'expérience des équipages chevronnés ayant participé aux essais, ni ne jouira des conditions idéales qui prévalaient dans ce comté de Los Angeles en termes de conditions météo et d'absence de stress lié à plusieurs heures de survol d'un territoire hostile peuplé de *Flak* et de Messerschmitt.

L'appareil est si secret qu'il est démonté à chaque retour de mission et rangé dans un hangar gardé jour et nuit. Les équipages ont l'ordre de le détruire en cas d'atterrissage dans les lignes ennemies. On a dit que les bombardiers devaient prêter serment sur la Bible, mais cela doit relever d'une autre « légende urbaine ».

◤ Deux armuriers en train de régler le viseur Norden d'un B-29. Ces braves garçons ont fixé au mur des photos de leur maman et de leurs petites sœurs. (US NARA)

▲ Extrait de la notice du viseur Norden, datée de mars 1945. On note la mention « restricted ».

◀ Ce Y1B-17 (BB-52) du 20th *Bombardment Squadron* (2nd *Bombardment Group*) est le seul à avoir reçu un camouflage expérimental pour les manœuvres organisées par le GHQ-AF en mai 1938. Celui-ci se compose des teintes *White 25*, *Light Blue 27*, *Sea Green 28*, *Dark Green 30*, *Dark Olive Drab 31* et *Neutral Grey 32*, ainsi que de quelques surfaces laissées en métal naturel. (National Museum of the Air Force)

▲ Le premier B-17B (38-211) vole le 27 juin 1939. Il se distingue du Y1B-17 par sa pointe avant nouvelle, son astrodome au-dessus du poste de pilotage et, surtout, ses moteurs équipés de turbocompresseurs lui autorisant un plafond pratique de 9 150 m, tout à fait exceptionnel pour un bombardier à cette époque. (National Museum of the Air Force)

John H. Lienhard, professeur émérite de l'unité d'ingénierie mécanique de l'université de Houston, présente une autre histoire :
« Il faut bien dire que la précision du viseur Norden était un mythe ! D'une altitude de 6 000 m environ, les deux tiers des bombes tombaient à 300 m et plus au-delà de la cible, même avec le meilleur viseur. Le Norden, de "secret" fut classifié "confidentiel", puis, en 1942, "restreint", le degré le plus bas de la discrétion, car, entre-temps, nous avions adopté la tactique britannique du tapis de bombes, qui consistait à envoyer une armada de bombardiers au-dessus d'une ville qui, au signal de l'avion-guide, larguaient leurs bombes tous en même temps pour pulvériser tout ce qui se trouvait en dessous en espérant toucher éventuellement des objectifs militaires. C'était une sale guerre, et je suppose qu'il était nécessaire de faire des héros de quelques machines autant que de quelques hommes. Norden nous a donné notre héros mécanique. »

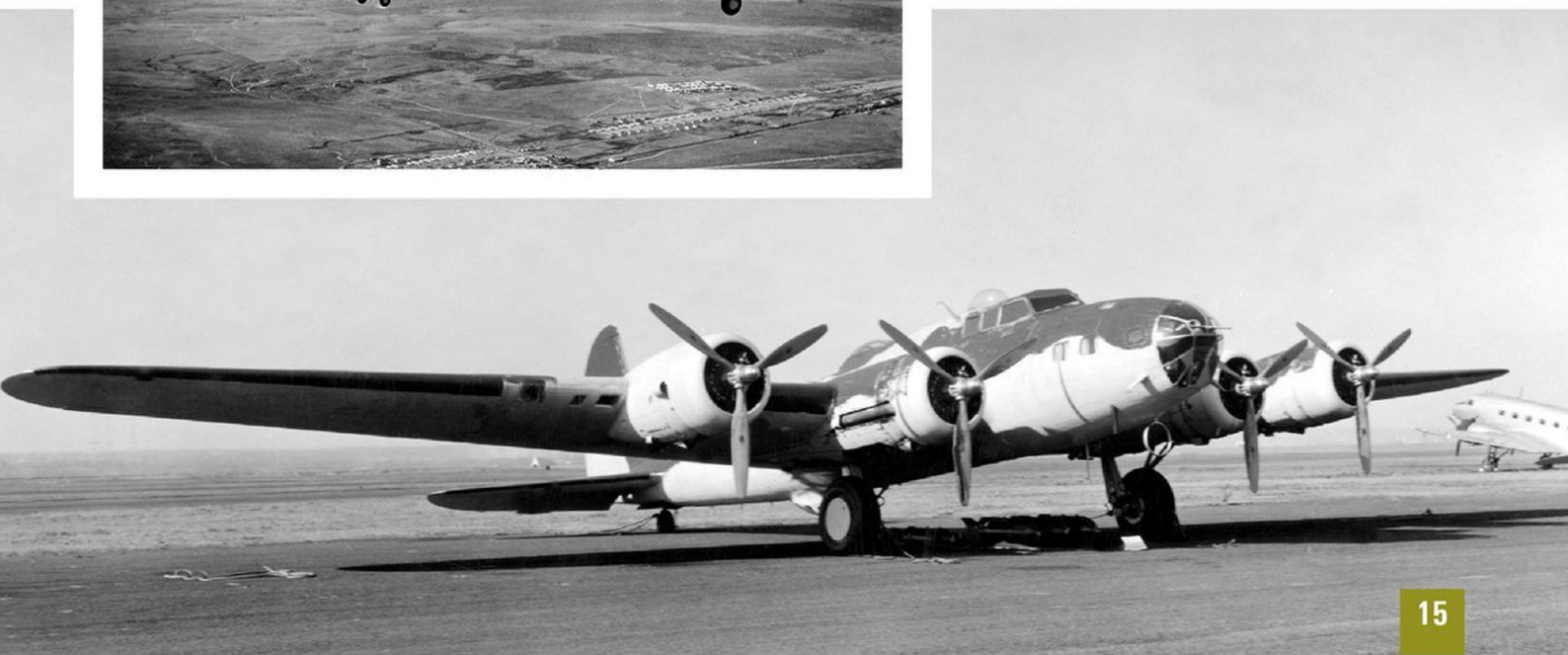
▼ À mesure que le 2nd *Bombardment Group* est rééquipé en B-17B, il cède ses Y1B-17 au 19th *Bombardment Group*, à March Field (Californie). (San Diego Air and Space Museum)

Toute la stratégie de l'Air Corps repose en fait sur deux illusions : la capacité du bombardier à franchir les défenses ennemies avec des pertes minimales et à traiter un objectif d'une manière définitive grâce à son viseur d'une précision millimétrique. Ce débat dépasse largement le cadre de cette étude, et nous renvoyons les lecteurs qui veulent en savoir davantage à notre hors-série n° 12 (septembre 2012), qui a traité de cette question sur le fond.

REVIREMENT TARDIF

Le B-17B va trouver un supporter inattendu en la personne du *Brigadier General* George C. Marshall, nouvel adjoint au chef d'état-major de l'Armée. En novembre 1938, il demande à son chef, Malin Craig, d'intervenir pour obtenir davantage de ce type d'appareil. Il est parfaitement informé des problèmes que le B-17B connaît avec ses turbocompresseurs, mais il souligne sa capacité de projection pour renforcer des garnisons distantes, son endurance comme patrouilleur maritime, son potentiel de destruction contre des navires de guerre ennemis et son aptitude à se défendre seul. Il se lance alors dans une démonstration arithmétique plutôt convaincante : il faut quatre B-18 – un avion devenu obsolète selon les critères actuels – pour transporter la même charge offensive qu'un seul B-17 sur une distance ne dépassant pas 1 750 km, ce qui signifie qu'il faut vingt-huit membres d'équipage contre six, et seize mécaniciens pour la maintenance au lieu de huit ; en outre, quatre B-18 coûtent 400 000 $ contre 280 000 $ pour un seul B-17.
Cependant, il va aussi trouver un supporter de choc en la personne du président Franklin D. Roosevelt, qui prêche devant le Congrès, le 12 janvier 1939, pour un réarmement massif : « Nous pensons en termes de défenses nécessaires, et la conclusion qui s'impose inévitablement est que nos forces existantes sont si totalement inadaptées qu'elles doivent être immédiatement renforcées. » Certes, cela ne concerne pas uniquement le B-17, mais cela concerne *aussi* le B-17.

▼ Un B-17B arborant un schéma de camouflage expérimental : vert olive et sable sur le dessus, les flancs et le dessous étant très proches d'un blanc cassé. (US NARA)



Sous la pression des événements, l'*Air War Plans Division* [4] est chargée d'une étude prospective complète fondée sur la doctrine actuelle de l'emploi de l'aviation. Dans son rapport final au chef d'état-major, la division fait ressortir cinq points essentiels :

1) les objectifs de raids aériens entrepris par un ennemi potentiel seraient les bases de Hawaii, Porto Rico, Panama et quelques autres particulièrement exposées ;
2) une attaque aérienne bien organisée et déterminée ne pourrait être arrêtée, une fois lancée, par les défenses américaines, même si celles-ci pourraient infliger des pertes sévères ;
3) il est du devoir de l'Air Corps de disposer d'une force de frappe puissante et de ses bases stratégiques nécessaires ;
4) le bombardier lourd terrestre est supérieur à tout autre pour la sécurité nationale en raison de sa souplesse d'emploi et de ses fortes capacités offensives ;
5) pour prévenir le lancement d'attaques aériennes contre les États-Unis, l'Air Corps doit posséder un nombre suffisant d'avions de combat ayant un rayon d'action et une puissance adéquats pour atteindre et détruire toute base existante ou potentielle tenue par l'ennemi avant qu'il ne puisse s'en servir pour organiser des raids contre les zones critiques des États-Unis et de ses possessions.

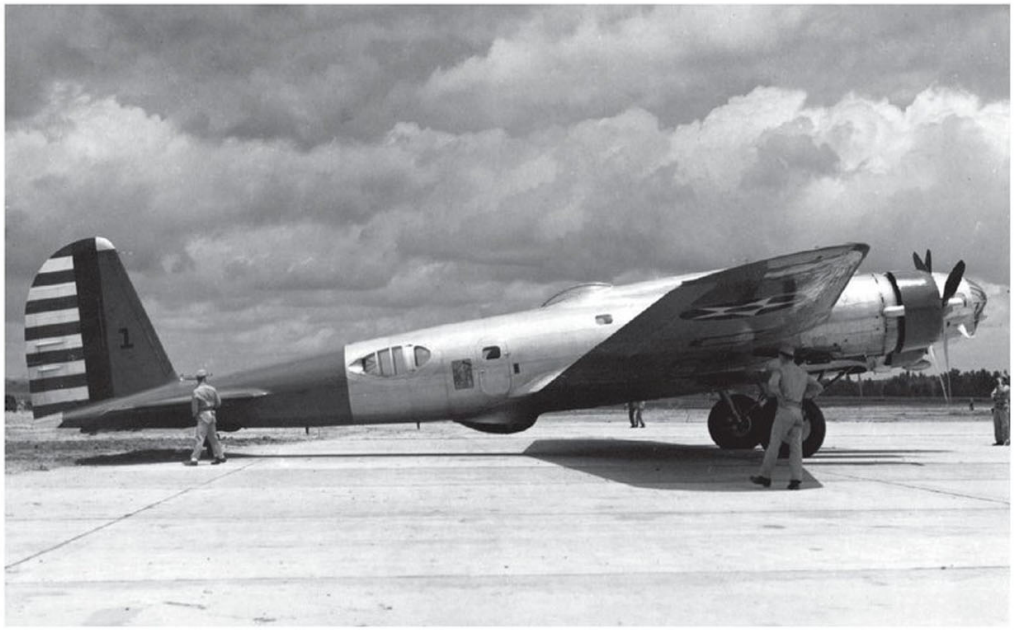
Voilà de quoi réjouir les généraux Mitchell, Westover, Andrews, Arnold, Robins et quelques autres stratèges de l'Air Corps, qui ont tenté en vain pendant des années de faire prendre conscience des réalités au *War Department*. En août 1939, le secrétaire d'État à la Guerre approuve une commande pour 42 bombardiers lourds aux performances améliorées pour renforcer les unités du GHQ-AF. Il est intéressant de noter que ce revirement intervient moins d'un mois avant que n'éclate en Europe ce qui deviendra la Seconde Guerre mondiale.

Le B-17 vient de gagner sa bataille sur le territoire américain. Il lui reste à gagner celle qu'il mènera sous d'autres cieux. Ce ne sera pas plus facile et beaucoup plus meurtrier.

[4] Rappelons quand même que l'AWPD est en grande partie dirigée par des officiers supérieurs issus de la *Tactical School* de Maxwell et tous chauds partisans de l'aviation de bombardement stratégique. Leur avis est certainement loin d'être impartial.

[5] Comme on le verra dans le chapitre suivant, les Britanniques se sont intéressés de près au B-17C.

[6] Néanmoins, la plupart des B-17D déployés dans le Pacifique ne seront repeints qu'une fois arrivés à Hawaii ou aux Philippines.



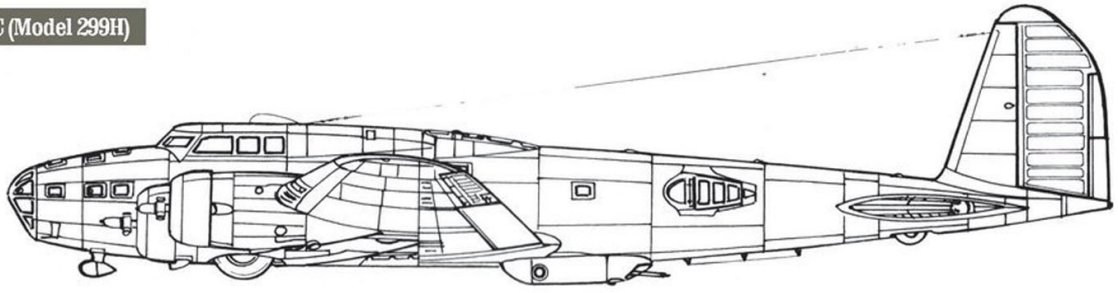
▼ L'un des deux B-17B appartenant au *Cold Weather Test Center*, basé à Ladd Field (Alaska), en juin 1941. Plusieurs éléments ont été recouverts d'une peinture rouge orangée brillante (mais pas fluorescente), ancêtre du fameux « Day-Glo » destiné à repérer les avions dans la toundra en cas d'atterrissage forcé. (National Museum of the Air Force)

LE B-17C

Contrairement à ce que l'on a souvent dit, la nouvelle version du B-17 (Model 299H), le B-17C, ne bénéficie pas des enseignements de la guerre en Europe, pour la bonne raison qu'elle est développée *avant* qu'elle n'éclate et commandée trois semaines avant l'invasion de la Pologne ! Simplement, elle profite des conseils des Britanniques [5], qui ont mis en avant l'impérieuse nécessité d'installer un blindage et des réservoirs auto-obturants. Boeing monte ces derniers, mais limite le blindage à quelques plaques dans la queue, entre les sabords et l'empennage arrière, pour une raison inconnue, alors que les éléments les plus vulnérables, les moteurs et les pilotes, ne jouissent d'aucune protection. Toutes les mitrailleuses, sauf celle de la pointe avant, passent au calibre 12,7 mm. Les coupoles de sabord sont remplacées par des hublots plats, modification qui sera apportée rétroactivement aux B-17B. Les premiers combats aériens en Europe montreront la vulnérabilité des bombardiers aux attaques dans leurs six heures, mais Boeing et l'Air Corps estiment que les postes de tir supérieur et inférieur, tous deux dirigés vers l'arrière, sont amplement suffisants, surtout avec le remplacement de la coupole inférieure par une gondole offrant un meilleur champ de tir au mitrailleur, bien qu'il doive s'agenouiller pour manier son arme, ce qui n'est une position ni pratique ni efficace. D'autres modifications mineures sont également apportées, notamment au circuit du carburant et de l'oxygène, ainsi qu'aux freins.

Le 10 août 1939, 38 B-17C sont commandés. Cependant, le revirement brutal dans la politique du *War Department* va avoir des conséquences non négligeables. Le 17 avril 1940, l'Air Corps matérialise une nouvelle commande de 42 B-17C, mais confrontée à de graves problèmes de fonds de roulement, la PMI qu'est encore Boeing à cette époque a été contrainte de licencier une partie de ses ouvriers. Le 12 juillet, le *War Department* avise le constructeur de Seattle qu'il signe un marché pour 512 nouveaux exemplaires d'une version baptisée B-17E. Ce ballon d'oxygène manque... d'étouffer la compagnie. Sans doute, cette fois Egtvedt sera suivi par les banques ou par ses actionnaires, ou bien l'État lui fera une avance, car, non seulement Boeing va s'en

Boeing B-17C (Model 299H)



sortir, mais croître et embellir, au point de devenir l'un des avionneurs majeurs à la fin de la Seconde Guerre mondiale. On rappellera que 12 731 Fortress seront produits, dont 6 981 assemblés par Boeing (y compris les protos).
Sur cette commande de 42 exemplaires, 20 sont prélevés sur les chaînes à la demande du *War Department* pour être vendus à la Grande-Bretagne ; les 22 autres, bien que conservant leur dénomination, seront ultérieurement mis aux standards de la version suivante, le B-17D.

▲ Le B-17D tête de série (40-3059). Il s'agit de la dernière version à « aileron de requin » avant une profonde refonte du fuselage arrière et de l'armement défensif de l'appareil. On la reconnaît extérieurement aux volets de capot. (US NARA)

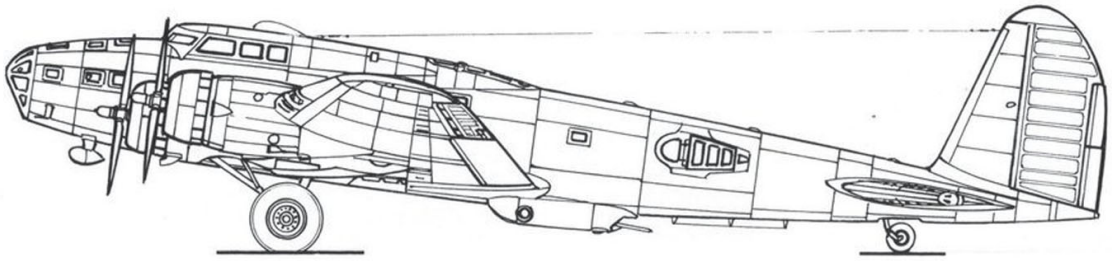
◥ Un B-17C appartenant à la *Materiel Division*, ainsi que l'indique son code « MD ». On note l'astrodome décalé sur le côté droit, caractéristique de cette version ; le logo de Boeing est encore présent sur le fuselage. (US NARA)

LE B-17D

Cette version diffère peu de la précédente (elle garde d'ailleurs la même dénomination constructeur, Model 299H), si ce n'est par des améliorations internes apportées sur les conseils de la RAF : renforcement du blindage, changement des réservoirs auto-obturants, doublement de l'armement inférieur et supérieur, système électrique porté à 24 V, etc. Extérieurement, elle se distingue par le centrage de l'astrodome, désaxé sur la droite sur le B-17C, et l'installation de volets aux capots moteurs pour améliorer le refroidissement.
L'avion tête de série (40-3059) vole le 3 février 1941, et le 42e et dernier sera livré en avril. Avec ce modèle apparaît le premier camouflage appliqué directement en usine (*Olive Drab* et *Neutral Grey*), en mars 1941[6]. Les B-17C seront tous mis aux standards « D » et repeints en unité.
Le B-17D est la dernière version à « aileron de requin ». Les premiers engagements des Fortress Mk. I de la RAF dicteront un certain nombre de changements qui seront incorporés au Model 299O ou B-17E, dont le plus visible est le remodelage complet du fuselage arrière et de l'empennage vertical, donnant naissance au « Big Ass Bird », sobriquet que nous laisserons au lecteur le soin de traduire. ■

◀ À mesure que le 2nd *Bombardment Group* perçoit des B-17C, ses Y1B-17 sont transférés à d'autres unités pour leur permettre de commencer leur transformation. Ici un appareil affecté au 38th *Reconnaissance Squadron (Heavy)*, une escadrille spécialisée dans la patrouille côtière à longue distance, bien que la photo ait été prise à… Tucson (Arizona) le 20 mars 1941. On note la curieuse décoration des capots moteurs. (US NARA)

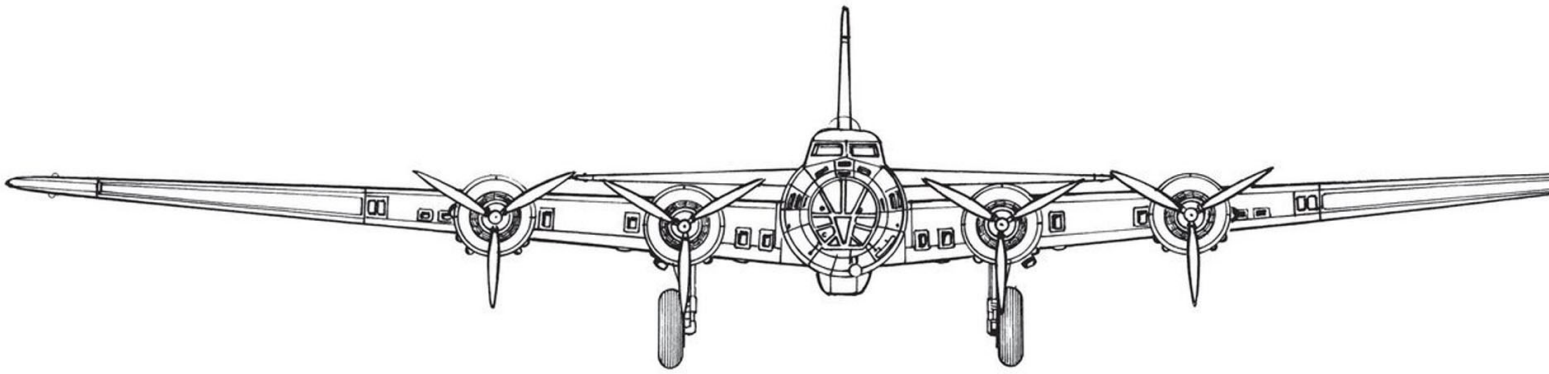
▼ Un B-17C du 39th *Bombardment Group*, activé le 15 janvier 1941. Il s'installe à Geiger Field (actuel aéroport international de Spokane, État de Washington), d'où il effectuera de nombreuses patrouilles maritimes après l'entrée en guerre des États-Unis. (US NARA)



Boeing B-17D

Type
Bombardier quadrimoteur (*Very Heavy*), six à huit membres d'équipage.

Moteurs
Quatre moteurs en étoile Wright R-1820-65 développant 1 200 ch chacun à 7 620 m.



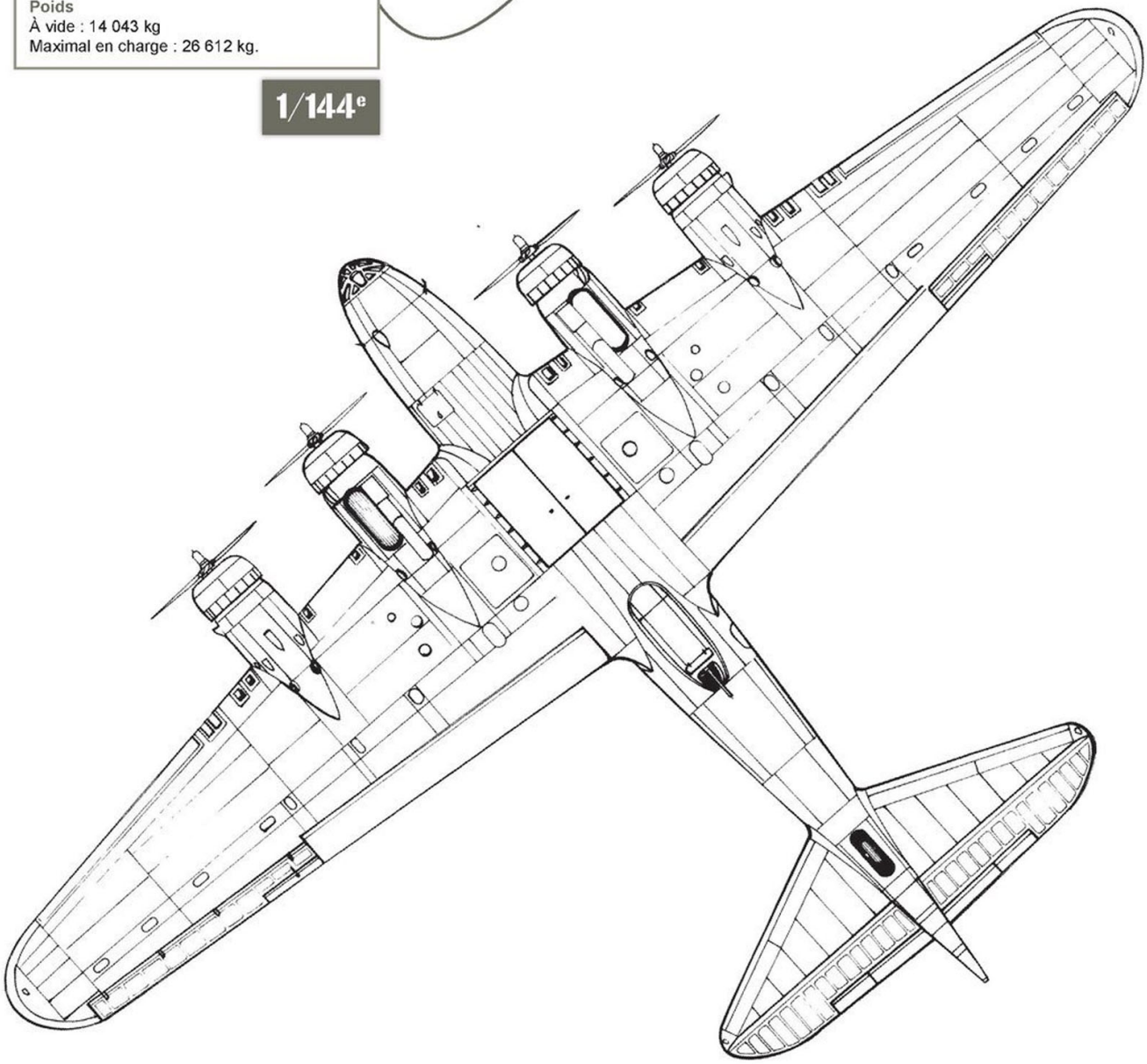
Performances
Vitesse maximale : 520 km/h à 7 620 m
Vitesse de croisière : 365 km/h
Plafond pratique : 11 278 m
Temps de montée à 3 050 m, : 7 min 12 s
Distance franchissable : 3 200 à 5 550 km selon charge de bombes.

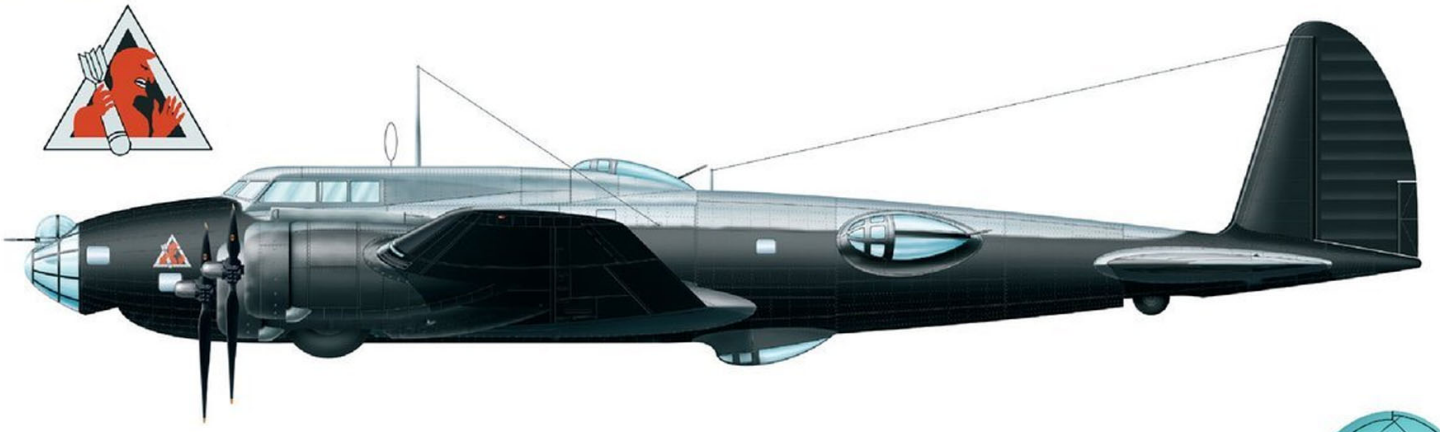
Armement
Défensif : une mitrailleuse de 7,7 mm et 6 de 12,7 mm ;
Offensif : jusqu'à 2 000 kg de bombes, soit 4 de 500 kg, 8 de 275 kg ou 20 de 45 kg.

Dimensions
Envergure : 31,62 m
Longueur : 20,68 m
Hauteur : 4,68 m
Surface alaire : 131,92 m².

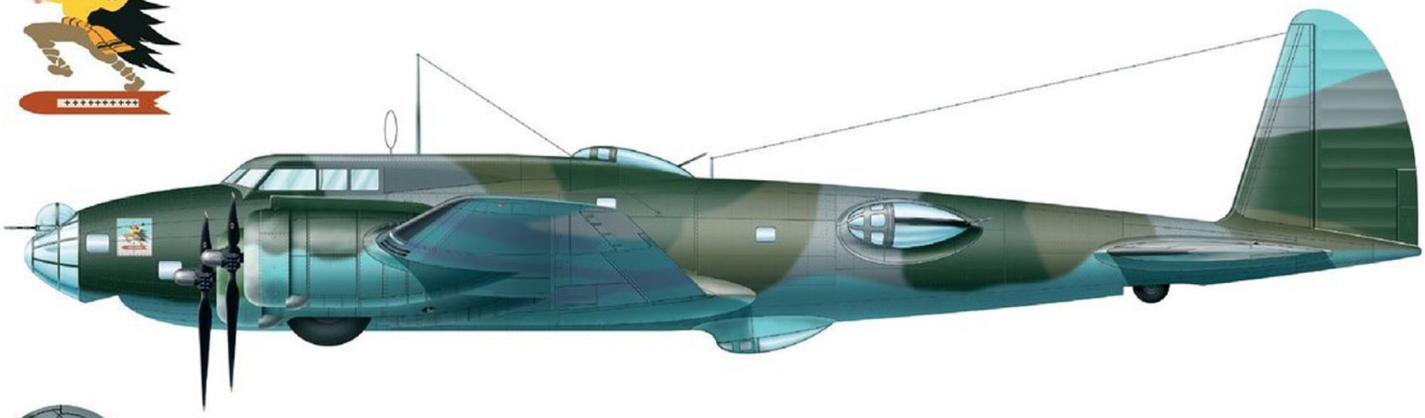
Poids
À vide : 14 043 kg
Maximal en charge : 26 612 kg.

1/144e

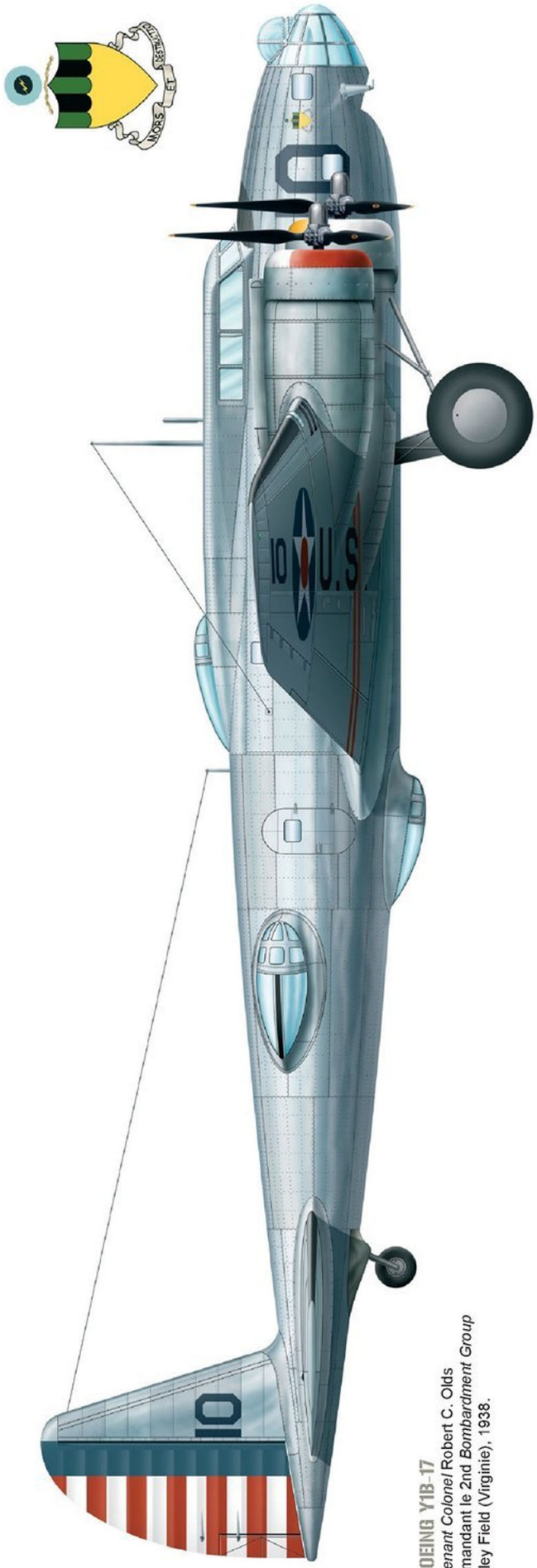




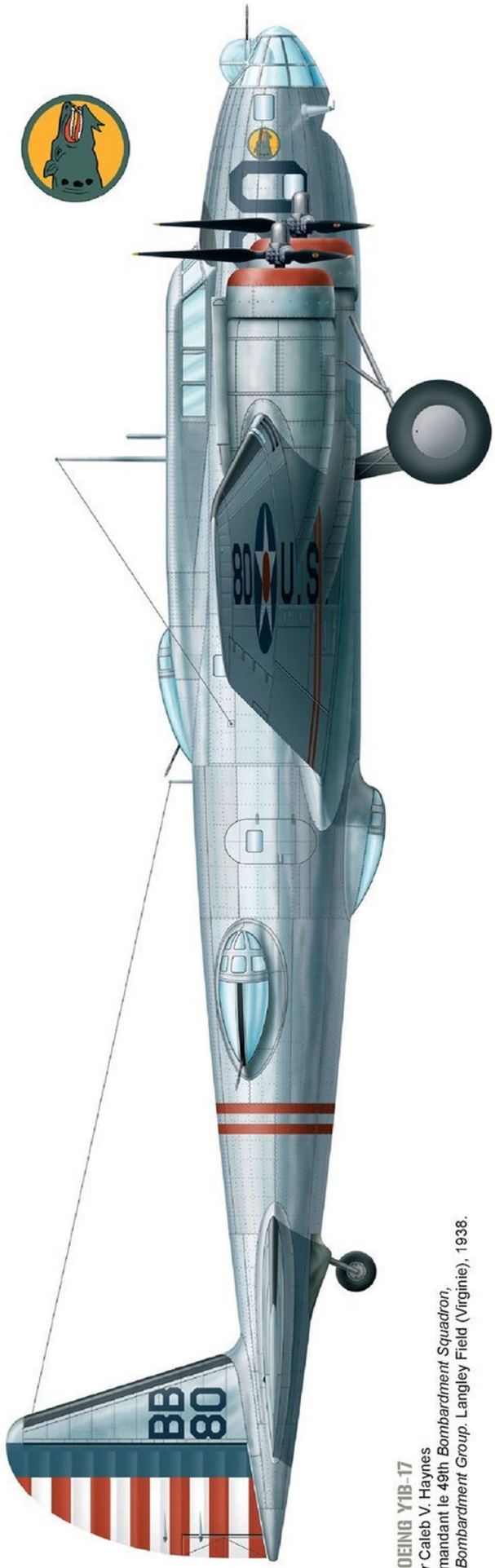
BOEING Y1B-17
96th *Bombardment Squadron,* 2nd *Bombardment Group*
Manœuvres du GHQ-AF
Langley Field (Virginie), mai 1938.



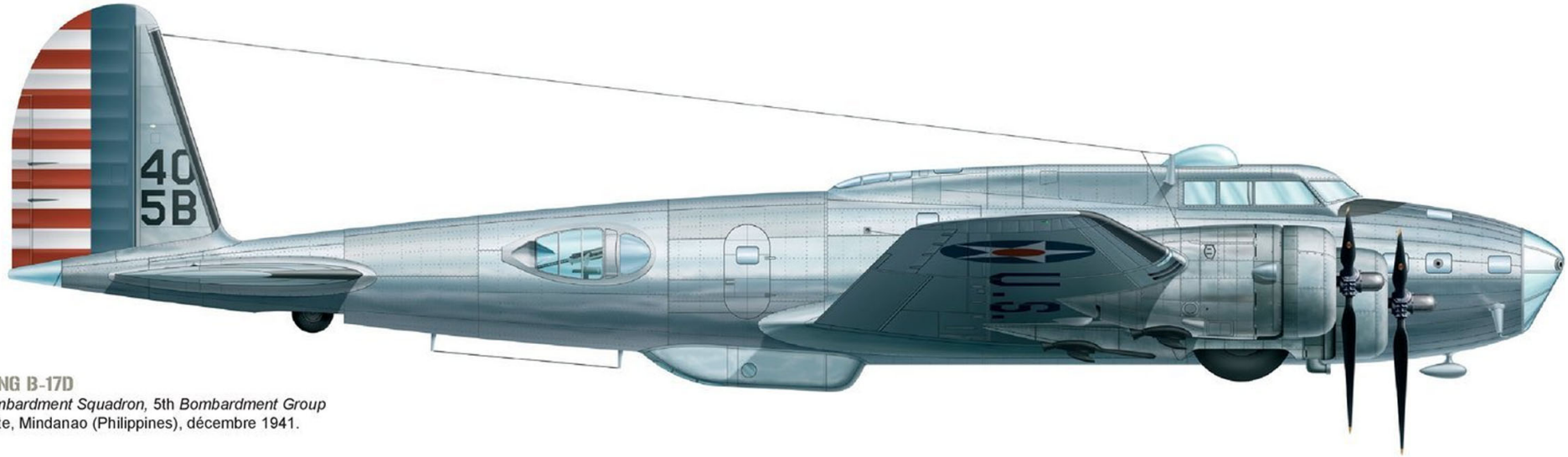
▲ **BOEING Y1B-17**
20th *Bombardment Squadron,* 2nd *Bombardment Group*
Manœuvres du GHQ-AF
Langley Field (Virginie), mai 1938.



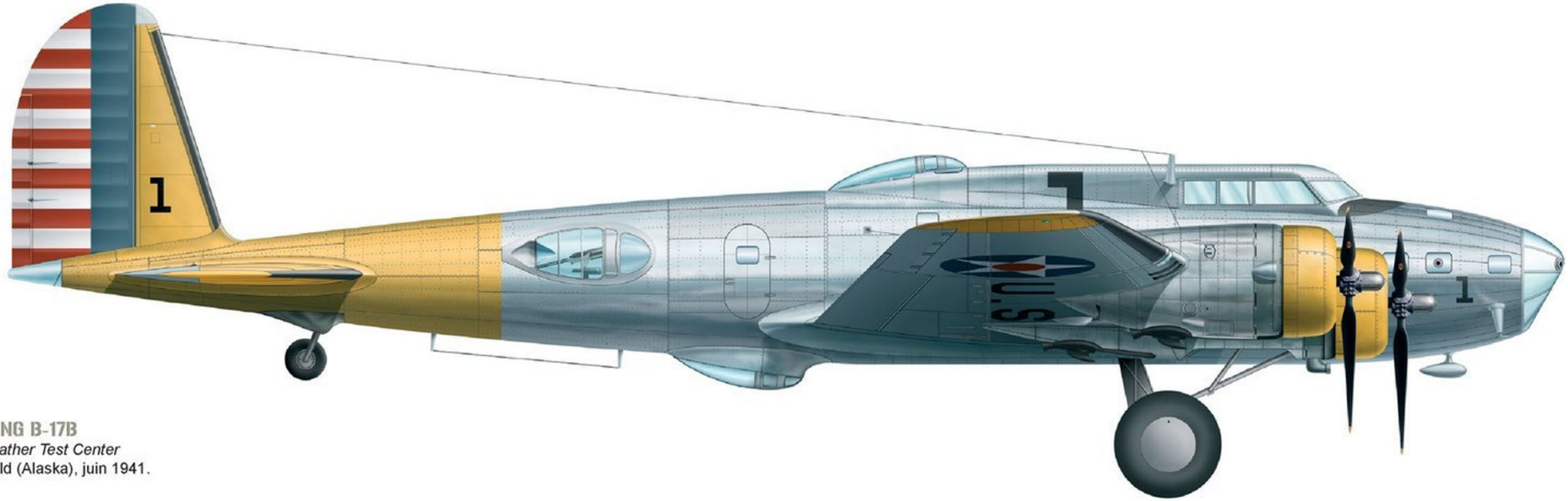
BOEING Y1B-17
Lieutenant Colonel Robert C. Olds
Commandant le 2nd *Bombardment Group*
Langley Field (Virginie), 1938.



BOEING Y1B-17
Major Caleb V. Haynes
Commandant le 49th *Bombardment Squadron*,
2nd *Bombardment Group*. Langley Field (Virginie), 1938.



BOEING B-17D
26th *Bombardment Squadron*, 5th *Bombardment Group*
Del Monte, Mindanao (Philippines), décembre 1941.



BOEING B-17B
Cold Weather Test Center
Ladd Field (Alaska), juin 1941.

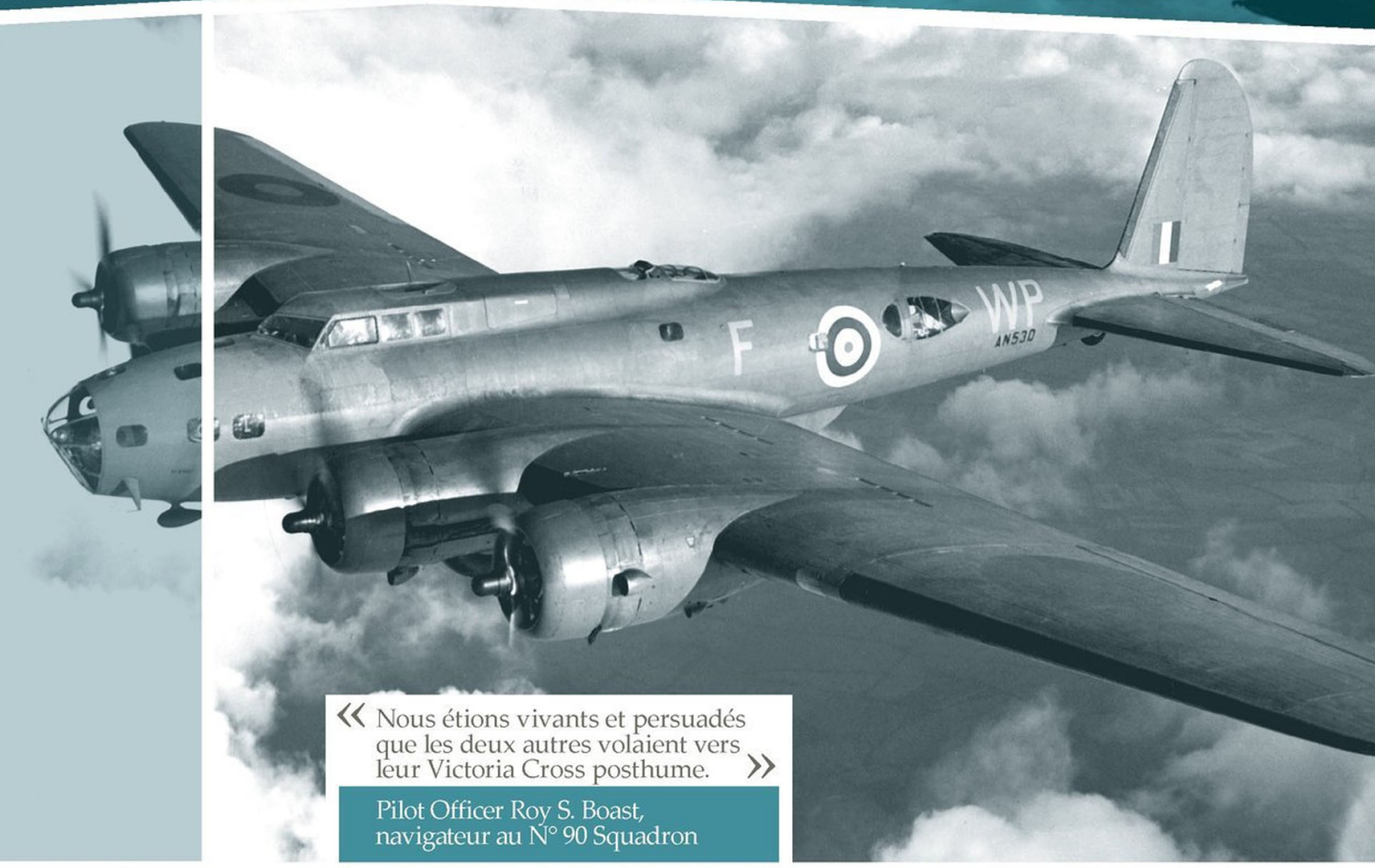
Un Y1B-17 dans le soleil couchant de Langley Field (Virginie), en juillet 1942. (Library of Congress)

B17 FORTERESSE

CHAPITRE 2

1943-1945
MÉDITERRANÉE - ATLANTIQUE - PACIFIQUE

ON HIS MAJESTY'S SERVICE



« Nous étions vivants et persuadés que les deux autres volaient vers leur Victoria Cross posthume. »

Pilot Officer Roy S. Boast, navigateur au N° 90 Squadron

▲ Le Fortress Mk. I AN530/F sera piloté par le Wing Commander Jeffrey McDougall lors des deux raids sur Berlin en juillet 1941. McDougall abandonnera son commandement peu après pour raisons de santé ; il trouvera la mort à bord d'un Beaufighter de la Fighter Interception Unit en décembre 1942.

UNE FORTERESSE PLEINE DE COURANTS D'AIR

En mai 1938, le Premier ministre britannique, Neville Chamberlain, confie à Sir William D. Weir [1] la direction d'une mission en Amérique du Nord (USA et Canada), afin de déterminer dans quelle mesure ces deux pays peuvent venir en aide à la RAF, tant pour la livraison d'avions de combat que pour former ses futurs pilotes. La mission visite ainsi l'usine de Boeing à Seattle, où on lui présente le Y1B-17, sans pour autant l'autoriser à effectuer un vol d'essai à son bord. La première impression est pour le moins mitigée : d'un côté, les Britanniques reconnaissent l'intérêt de l'avion en raison de son autonomie remarquable ; d'un autre, ils l'estiment insuffisamment défendu. La mission revient bredouille, ce qui n'est pas pour déplaire à l'éditorialiste du magazine *Flight* :

« Dans notre numéro du 5 mai [1938], nous exprimions notre scepticisme à propos de la capacité de l'industrie américaine de faire quoi que ce soit pour alimenter la machine de guerre britannique. [...] Ainsi que *Flight* l'avait prédit, ils n'ont trouvé aucun bombardier ni aucun chasseur qui pourraient être fournis en nombre et dans des délais suffisants pour combler nos lacunes. »

Les choses ne tarderont pas à changer, nécessité faisant loi.

[1] Membre du Comité impérial pour la politique de défense.

[2] Voir Aéro-Journal hors série n° 12 (septembre 2012).

UNE UNITÉ PAS COMME LES AUTRES

Cependant, deux ans plus tard, les Britanniques ont mis leur orgueil dans leur poche avec un mouchoir par-dessus. La *British Purchasing Commission*, dirigée par Sir Henry Self [2], ratisse beaucoup plus large, parce que, à cette époque, l'Angleterre est sous le feu de la Luftwaffe et que la qualité importe moins que la quantité. En outre, le B-17, même avec ses imperfections, entre en parfaite résonance avec la doctrine de la RAF axée sur le bombardement stratégique, et, quelque part, doit-on se dire qu'il ne

peut pas être pire que le Vickers Wellington et le Handley-Page Hampden, dont les carrières diurnes ont été stoppées net après deux massacres en baie d'Allemagne, en décembre 1939 pour le premier, et en avril 1940 pour le second.

Toutefois, malgré ces déconvenues, le *Bomber Command* n'a pas encore définitivement renoncé à engager des bombardiers lourds en plein jour. Et le B-17, malgré un armement défensif jugé insuffisant, possède quelques atouts : un long rayon d'action qui lui permet de délivrer une charge de bombes identique à celle des bimoteurs britanniques sur une distance double, ainsi qu'une capacité à opérer à des altitudes qui – en théorie – le mettent à l'abri de l'artillerie antiaérienne et de la chasse allemandes. Il faut rappeler que si la RAF a commandé des bombardiers quadrimoteurs gros-porteurs, aucun n'entrera en service avant novembre 1940.

Fin 1940, l'*Air Ministry* passe commande de 20 B-17C, destinés à former les équipages et les mécanos, en attendant les futures versions, seules considérées comme opérationnelles. Le *War Department* accepte de prélever les 20 machines sur les chaînes de Boeing. La signature du contrat (A-5077) traîne jusqu'à la mi-janvier 1941 pour trois raisons :

1) la RAF exige des modifications pour mettre les avions à ses propres standards ;
2) le Royaume-Uni est exsangue sur le plan financier, et la loi « Cash and Carry », qui autorise l'exportation de matériel de guerre à des pays amis, exige un paiement « au cul du camion » ; or, un B-17 coûte quelque 250000 $;
3) l'Air Corps ne veut en aucun cas exporter son viseur Norden, et un délai est nécessaire pour son remplacement par un viseur classique Sperry, qui, faute de temps, ne pourra jamais être testé et calibré pour des vols substratosphériques.

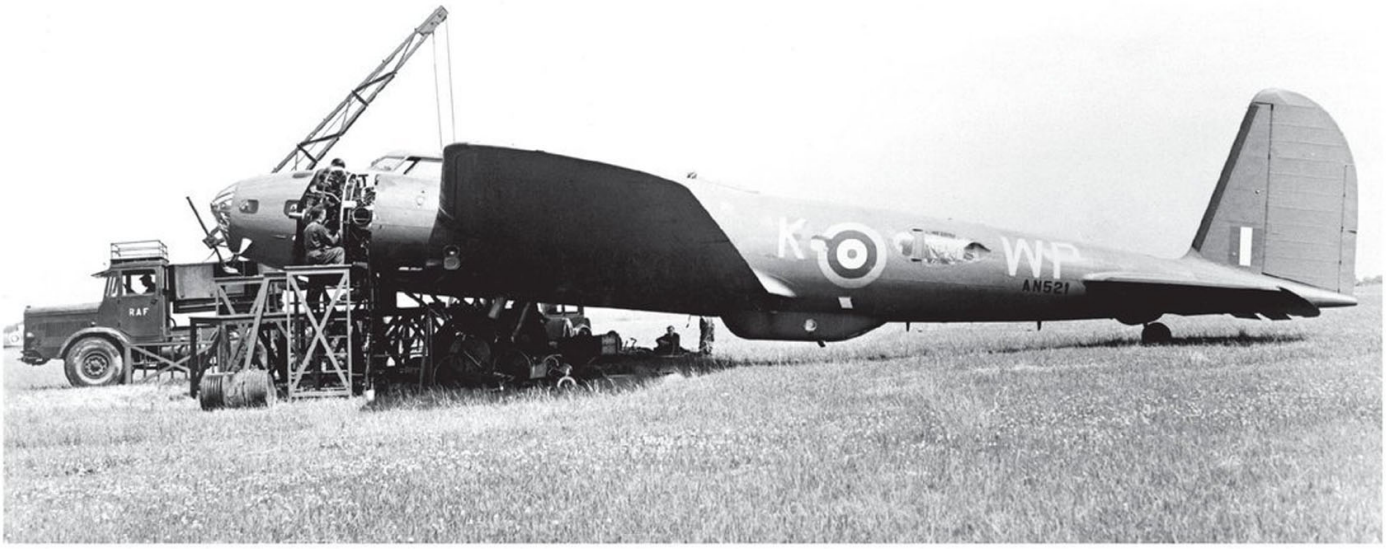
Par ailleurs, il faut former convoyeurs et mécaniciens aux États-Unis (en l'occurrence à March Field) avant la livraison des appareils.

▲ Le « AM528 » au cours d'un vol de réception dans la région de Seattle. Cet appareil, livré le 11 juin 1941 au N° 90 Squadron, restera peu de temps en service, puisqu'il sera détruit trois semaines plus tard dans un accident, qui n'aura heureusement aucune conséquence grave pour l'équipage. (US NARA)

▼ Des Fortress pour la RAF. À la suite d'une erreur de transcription, ils ont été immatriculés dans la série « AM », alors que l'Air Ministry britannique leur avait réservé la série « AN » ; cette erreur sera corrigée en Grande-Bretagne. Pour des raisons politiques, parce que les États-Unis n'étaient pas en guerre, les avions étaient livrés par des convoyeurs américains jusqu'à Montréal, où ils étaient pris en charge par des équipages de la RAF.

L'*Air Ministry* les baptise Fortress Mk. I et leur alloue les numéros de série AN518 à 537, mais à la suite d'une erreur administrative, les premiers sont immatriculés à Seattle dans la série AM. Livrés en fini métal naturel, ils sont transférés à Wright Field, où ils reçoivent le camouflage standard de l'Air Corps. Des pilotes américains les convoient ensuite jusqu'à Montréal, où ils sont remis aux équipages britanniques. Les deux premiers s'envolent le 14 avril 1941 ; le dernier est livré le 15 juin. Arrivés à la 37 *Maintenance Unit* de Burtonwood, ils sont repeints selon le schéma de camouflage britannique, et leur numéro de série est rectifié.

Il a été envisagé d'en équiper le N° 21 *Squadron*, mais la RAF juge préférable de créer – ou plutôt de recréer – un nouveau *Squadron*, le N° 90, qui prend ses quartiers à Watton sous les ordres du *Wing Commander* Jeffrey McDougall, en date du 7 mai 1941. C'est une situation tout à fait particulière au sein du RAF *Bomber Command* qui attend cette unité : elle devient la première – et sera la seule – escadrille de bombardement lourd à opérer de jour et à haute altitude.



▲ Le AN521/K au cours d'un dégroupage à Polebrook en juin 1941. Le N° 90 Squadron connaîtra un taux important d'indisponibilité de ses avions, victimes de nombreuses pannes mécaniques, contrastant ainsi étonnamment avec l'expérience des unités américaines utilisant le même type d'appareil. À titre anecdotique, le AN521 a été le premier Fortress à traverser l'Atlantique, traçant ainsi la voie a des milliers d'autres... (IWM)

Les équipages sont presque tous des hommes très expérimentés, qui, pour la plupart, combattent depuis au moins un an, mais ils doivent être formés pour leur nouvelle tâche, à commencer par subir un test de décompression à Farnborough, dans une chambre spéciale qui reproduit les conditions d'un vol à 10000 m pendant cinq heures d'affilée.

Le premier Fortress (AN534) se pose à Watton le 10 mai, où l'entraînement débute sous la supervision de conseillers militaires de l'US Air Corps et civils de Boeing. Et les premiers ennuis commencent, ainsi que se le remémore le *Sergeant* Thomas C. Imrie :

« Nous rencontrions des problèmes récurrents avec l'huile en raison des différences de pression. Le système d'oxygène et l'intercom marchaient mal. L'armement était préhistorique, avec une 12,7 sur affût mobile dans chaque sabord et une 7,7 dans le nez. Les munitions étaient contenues dans des casiers très lourds (25 kg), et c'était une opération très pénible sur le plan physique que de les soulever jusqu'à leur support à 10000 m d'altitude. Les mitrailleuses n'avaient aucune stabilité, et on arrosait plus qu'on ne visait, et souvent on ne pouvait même pas tirer ; elles givraient en altitude, et on devait les laver à l'essence. Les pare-brise givraient aussi, et il a fallu poser un double vitrage. »

Le 22 juin, le N° 90 déplore sa première perte. Le AN522/J pénètre dans un cumulonimbus, et l'accumulation brutale de givre disloque l'appareil. Il n'y a qu'un seul survivant, et, parmi les disparus, figure le *1st Lieutenant* Follett Bradley Jr. [3], un Américain engagé volontaire dans la RAF.

Le 27 juin, le N° 90 déménage à Polebrook (à une soixantaine de kilomètres au nord de Londres), qui devient sa base opérationnelle. Le Haut commandement fait pression pour monter la première mission, bien que l'unité ne dispose que de 12 appareils – que les problèmes de maintenance réduisent au quart – et que les équipages soient encore loin d'être au point (aucun n'a largué de bombes au-dessus de 7500 m, et les viseurs ne sont toujours pas étalonnés).

DÉBUTS EN DEMI-TEINTE

Le 8 juillet 1941, trois Fortress ont pu être armés chacun de quatre bombes de 500 kg, et, sous le commandement de McDougall, les appareils décollent à 15h00 en direction de leur objectif : le port de Wilhelmshaven. Cette mission est placée sous haute surveillance. En effet, non seulement l'état-major du *Bomber Command* et même celui de la RAF s'y intéressent de très près, mais les nombreux observateurs de l'USAAF en Grande-Bretagne y trouvent un intérêt tout particulier, alors que leur pays n'est pas encore en guerre. Le moins que l'on puisse penser, c'est que tout cet aréopage va être cruellement déçu.

À 7600 m d'altitude, deux moteurs d'un premier appareil perdent leur huile, qui se dépose sur l'empennage arrière et gèle, le déséquilibrant dangereusement ; il se déleste de ses bombes peu avant l'objectif et fait demi-tour. Deux des bombes de l'avion de McDougall refusent de quitter la soute (elles tomberont en mer au retour). Quant au troisième, il réussit son bombardement, mais les caméras ayant gelé, le résultat n'en sera jamais connu.

C'est alors qu'apparaissent deux Bf 109, mais les Fortress grimpant à 9750 m, ils abandonnent rapidement la poursuite. C'est une chance pour ces trois appareils, parce que toutes leurs mitrailleuses ont été littéralement congelées.

Verre à moitié vide ou verre à moitié plein ? Ce que la RAF retire de cette première mission, c'est la certitude qu'il lui sera plus facile de remédier aux problèmes survenus aux Fortress à haute altitude qu'à la Luftwaffe de faire grimper ses chasseurs à leur niveau.

En fait, ce sera le contraire !

La mission suivante ressortit davantage à une affaire politique. Le Premier ministre, Winston Churchill, ayant prévu de tenir un discours devant la Chambre des Communes, il souhaite le faire coïncider avec le premier raid diurne de la RAF sur Berlin. La date est fixée au 23 juillet 1941. La distance à franchir contraint à remplacer deux des quatre bombes de 500 kg par des nourrices de carburant dans la soute, mais n'est-ce pas le symbole qui compte le plus ? Cependant, pour cette mission « historique », à nouveau, le N° 90 ne peut pas aligner plus de trois appareils. Cette fois-ci encore, la tête de l'expédition est prise par McDougall. Le *Pilot Officer* Roy S. Boast, navigateur du AN523/D du *Squadron Leader* Andrew MacLaren, se souvient de cette mission :

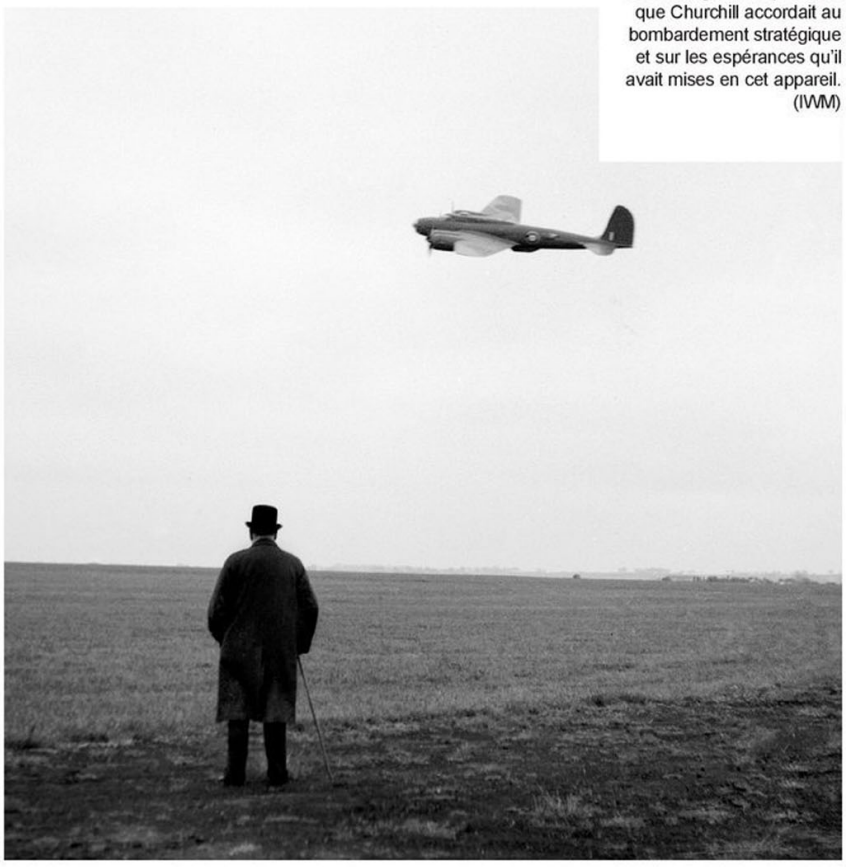
« C'était une magnifique journée d'été avec un ciel limpide sans un nuage. On nous avait recommandé de veiller à maintenir les gaz et les réglages des moteurs tel que précisé au briefing. Malgré tout, nous ne parvenions pas à coller aux deux autres appareils et,

[3] Fils du Brigadier General Follett Bradley, commandant le III Bomber Command en Floride, et non du General Omar N. Bradley, comme trop souvent lu, il est le premier militaire américain mort en service aérien commandé de la Seconde Guerre mondiale.

au moment où nous avons franchi la côte hollandaise, nous n'étions qu'à 7 000 m. Mike Wayman [copilote] et "Mac" [pilote] ne voulaient pas que nous arrivions seuls au-dessus de Berlin à une altitude aussi basse. Après que "Mac" a eu vérifié l'essence et découvert que nous en avions consommé plus que prévu, et comme nous laissions derrière nous de larges traînées de condensation, il a décidé de revenir. MacLaren a piqué vers le sol, et nous sommes rentrés à 30 m – anciens pilotes de Blenheim, "Mac" et Mike avaient l'habitude de ce genre d'exercice. Nous étions vivants et persuadés que les deux autres volaient vers leur *Victoria Cross* posthume. »

En fait, ceux-ci rencontrent une masse nuageuse si dense (10/10e) au-dessus de l'objectif qu'ils ne peuvent larguer leurs bombes et rentrent au bercail sans être inquiétés. Winston Churchill ayant dû être prévenu, il s'abstiendra de mentionner la mission dans son speech.

▲ Le AN521/K, le premier Fortress à traverser l'Atlantique, sera détruit à la suite d'un incendie de moteur dans le désert libyen, le 10 janvier 1942. (BPK, Berlin, Dist. RMN-Grand Palais/Image BPK)



▼ Le 6 juin 1941, une démonstration est organisée au seul profit du Premier ministre britannique Winston Churchill, que l'on voit ici de dos en train de regarder un Fortress en évolution à basse altitude. Que ce « show » ait été organisé moins d'un mois après l'arrivée de ces appareils en dit long sur l'importance que Churchill accordait au bombardement stratégique et sur les espérances qu'il avait mises en cet appareil. (IWM)

Les débuts sont peu encourageants : 4 missions en juillet, 11 sorties, 5 « avortements » et 3 avions et 14 aviateurs perdus accidentellement ! À la fin du mois, pour raisons de santé, McDougall cède le commandement du *Squadron* au *Wing Commander* Peter F. Webster, DSO, DFC.

AVERTISSEMENTS SANS FRAIS

Le 2 août 1941, le *Pilot Officer* Frank W. Sturmey (AN530/F) renouvelle seul une sortie qu'il a dû abandonner dans la matinée à la suite d'ennuis de moteurs. Délaissant l'objectif imparti, Brême, pour cause de mauvaise visibilité, il largue ses bombes sur la base aéronavale frisonne de Borkum, mais, après être redescendu à 6000 m, il est attaqué par deux Bf 109. Roy Boast est aux premières loges :

« Je me suis précipité sur la mitrailleuse dans la pointe avant. J'ai tiré une balle, et l'arme s'est enrayée. Le chasseur est revenu pour une passe frontale, et je me suis planqué derrière le viseur de bombardement. Par chance, il n'a pas tiré (plus de munitions ?), mais il a poursuivi son manège pendant que l'autre nous attaquait par le travers. On a reçu une vingtaine d'impacts dans le fuselage – je pense qu'il essayait de mettre les mitrailleurs de sabord hors d'état de nuire. »

Sturmey parvient à se débarrasser de ses poursuivants et se pose sans encombre à Polebrook.

Cette histoire cause une vive émotion, non seulement au sein du *Bomber Command*, mais aussi parmi les conseillers militaires américains, qui estimaient le B-17C hors d'atteinte de la chasse allemande. D'autres sujets d'inquiétude surgissent. L'enrayage systématique des armes de bord est pour le moins ennuyeux, car il laisse l'appareil sans défense. Par ailleurs, le viseur Sperry n'ayant jamais été testé à des altitudes aussi élevées, les bombardiers ne disposent pas d'abaques pour corriger leur visée en cas de vents violents, ce qui signifie que la précision des bombardements laisse beaucoup à désirer.

Le 16 août 1941, Frank Sturmey revit la même expérience lors d'un raid sur Brest. Après avoir largué ses bombes, son Fortress (AN523/D) est attaqué par une dizaine de Bf 109 et de Bf 110 à 9600 m d'altitude.

◀ L'équipage du Wing Commander Jeffrey McDougall monte à bord du AN526/G pour un raid contre les croiseurs de bataille allemands Gneisenau et Prinz Eugen amarrés dans le port de Brest le 24 juillet 1941. Les trois appareils dépêchés largueront correctement leurs bombes depuis 8 000 m d'altitude, mais elles manqueront toutes leur but. (IWM)

◥ L'un des quatre Fortress du N° 90 Squadron envoyés à Shallufa, en Égypte, fin octobre 1941. Leur expérience n'y sera guère plus heureuse qu'en Europe. (IWM)

Le combat dure 25 minutes, pendant lesquelles les chasseurs allemands n'effectuent pas moins de 26 passes. La grêle de projectiles coupe les câbles de la gouverne de direction, des compensations et d'un aileron, perce un réservoir et les circuits hydrauliques, ce qui ouvre les trappes à bombes, fait sortir à moitié la roulette de queue et met hors service les volets et les freins. « Le centre du fuselage était devenu un enchevêtrement de câbles et de fils arrachés, et un mètre carré de l'aile s'était envolé. » Deux membres d'équipage sont tués, un mortellement blessé et un autre grièvement. Les chasseurs n'abandonnent leur proie qu'en vue des côtes anglaises. Il faut toute la dextérité de Sturmey pour poser son épave volante sur le terrain auxiliaire de Roborough (près de Plymouth), mais sans frein ni volet, il ne peut l'empêcher de sortir de la piste et de finir en brasier.
La victoire est homologuée au *Stab-Feldwebel* Erwin Kley de la 1./JG 2, la toute première contre un(e) *fliegende Festung* (forteresse volante) de milliers d'autres qui allaient suivre.
Deux points viennent d'être prouvés : les Allemands sont capables d'intercepter d'une manière efficace les Fortress à plus de 9000 m d'altitude, le B-17C est un avion robuste. Bref, encore le verre à moitié vide ou à moitié plein, mais encore plus d'interrogations du côté des Britanniques et des Américains. En août, le N° 90 *Squadron* réalise 21 sorties, pour la perte d'un appareil et de 3 navigants tués.

LE DÉBUT DE LA FIN

Début septembre 1941, pressé par l'Amirauté, le *Bomber Command* envoie un détachement de cinq Fortress du N° 90 sur la base du *Costal Command* de Kinloss (Écosse) pour s'occuper du croiseur lourd *Admiral Scheer*, réfugié dans le port d'Oslo (Norvège). Une première mission, peu probante, est effectuée le 6 du mois. Une seconde est programmée pour le surlendemain.
Le 8 septembre à 09h10, quatre appareils décollent de Kinloss. Les trois premiers sont repérés par les stations de radar allemandes. Très vite, les ordres arrivent à Stavanger-Sola, où est basé le I./JG 77, d'intercepter les intrus. Deux sections de deux appareils décollent aussitôt, l'une de la 13./JG 77 sur Bf 109 T-2 et l'autre de la 1./JG 77 sur Bf 109 E-7. Aucun des quatre pilotes ne sait de quel type d'avion il s'agit. Jusqu'à maintenant s'étaient aventurés des Wellington ou des Blenheim ou divers avions du *Costal Command* comme les Hudson, très familiers dans cette région depuis la campagne de Norvège du printemps 1940. Sûrement pensent-ils rencontrer une machine identique.
Les Messerschmitt entament leur montée vers le lieu de rencontre présumé. Ils ne tardent pas à constater que les avions qu'ils doivent intercepter volent haut, très haut. Des traînées de condensation trahissent leur présence et facilitent d'autant la navigation des chasseurs allemands. Ils virent de suite vers les intrus qui volent cap à l'est, tout en poursuivant leur montée, qui s'arrête à 8600 m au niveau de la formation britannique. Le *Leutnant* Alfred Jakobi et son ailier le *Leutnant* Wolfgang Steinicke (13./JG 77) mettent pleins gaz en direction d'un petit point noir qui se dessine sur l'horizon brumeux. Après une dizaine de minutes de poursuite, ils se retrouvent à 400 m de l'intrus qu'ils peuvent enfin identifier : un Boeing B-17 quadrimoteur. C'est vraiment un spécimen rare qu'il va falloir affronter, mais loin d'être inconnu, les silhouettes de ces avions circulant depuis longtemps dans les unités de chasse.
Alfred Jakobi n'a pas plus de temps pour contempler « la bête », car les mitrailleurs anglais les ont vus et commencent à leur tirer dessus. Il réplique avec ses deux mitrailleuses de capot et ses deux canons de 20 mm d'aile. Sa première rafale déchire l'arrière droit du fuselage de la « Forteresse volante ». Continuant sa course et profitant de l'écart de vitesse favorable, il se retrouve vite à la droite du bombardier. Il peut alors voir la brèche qui s'est ouverte et les flammes qui ne tardent pas à lécher la dérive de l'avion. D'un coup d'aile sur la droite, il bascule son Bf 109 T en vue de préparer une autre passe. Il a le temps, juste avant d'effectuer sa manœuvre, de voir le moteur extérieur gauche commencer à cracher de la fumée noire. Sur ces entrefaites, le Boeing bascule vers la gauche, manifestement touché à mort, mais Jakobi est de nouveau sur lui pour une nouvelle passe. Le pilote du bombardier lâche les bombes en vue de s'alléger et de reprendre de l'altitude. Jakobi voit une demi-douzaine

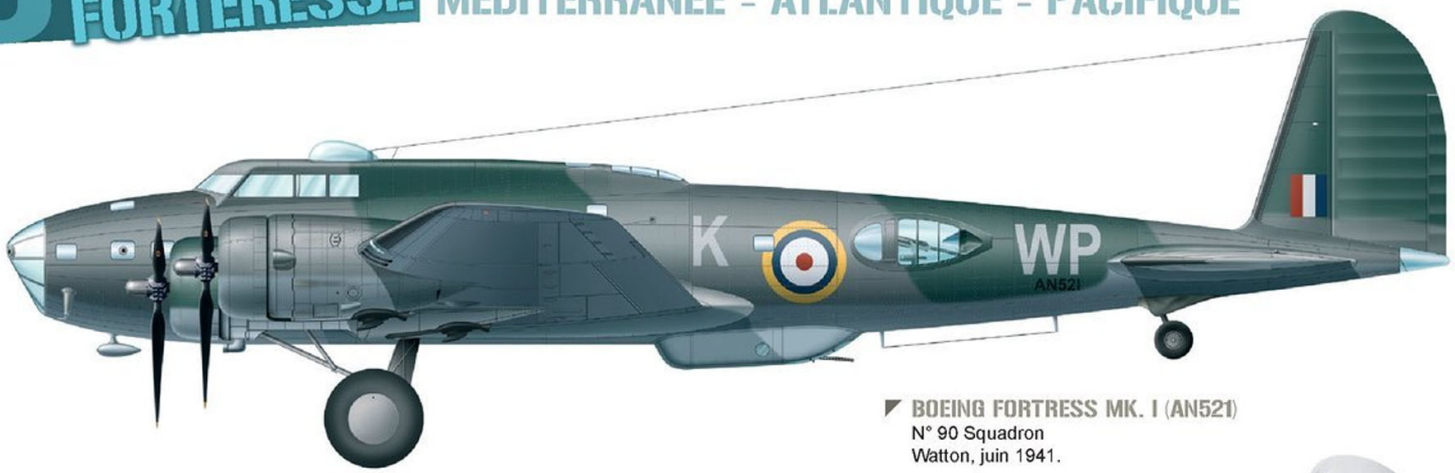
de bombes quitter le Boeing. Mais le combat n'est pas terminé, le mitrailleur dorsal continue de tirer et finit par toucher l'aile du Messerschmitt. À son tour, le pilote allemand tire une longue rafale. Il constate que l'aile gauche du bombardier commence à brûler entre les deux moteurs. L'avion s'incline lentement vers l'avant, s'engage dans une spirale mortelle et finit par exploser au sol plusieurs milliers de mètres plus bas ; il est 11h27.

Quand Jakobi revient à sa base, une grande joie éclate, d'autant qu'un autre B-17 a été abattu par l'*Unteroffizier* Karl-Heinz Woite de la 1./JG 77 ; l'avion s'est abîmé en mer. Plus tard, les restes du B-17 abattu par Jakobi sont retrouvés dans les montagnes norvégiennes. Il s'agit du AN525/D piloté par le *Flying Officer* David A. A. Romans, DFC ; il n'y a aucun survivant parmi les sept membres d'équipage. Woite, lui, a abattu le Fortress Mk. I (AN533/N) du *Squadron Leader* Alexander Mathieson, qui périt également avec son équipage. Les pilotes victorieux seront chaudement félicités par le *Generalleutnant* Willi Harmjanz, commandant la Luftwaffe en Norvège, tandis que l'épave du AN525 recevra une attention toute particulière du RLM, qui l'inspectera avec minutie.

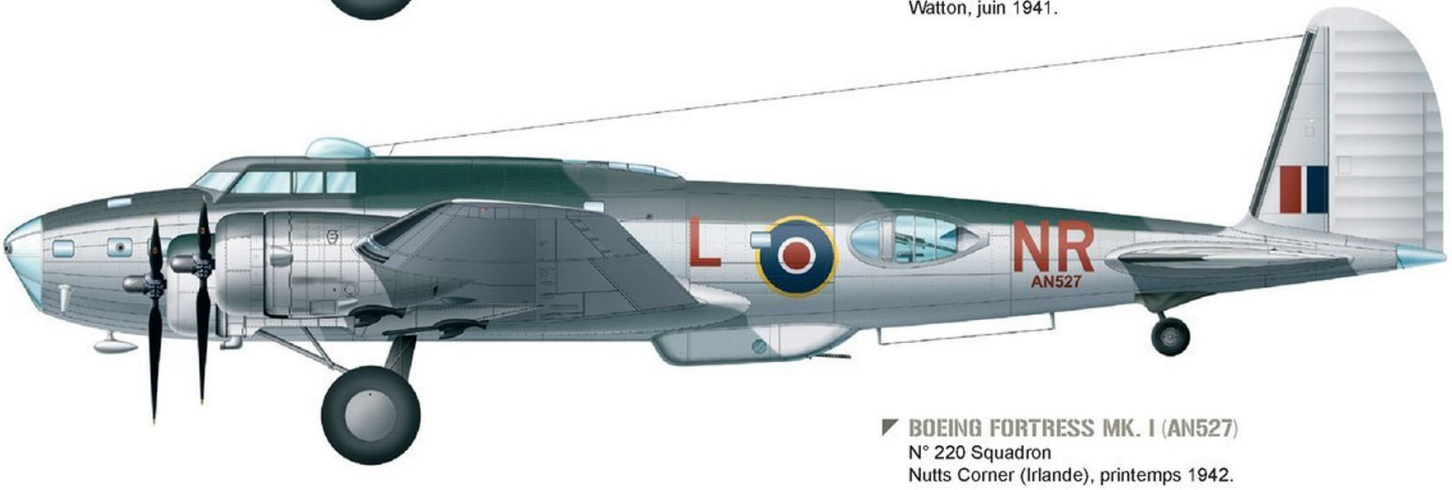
Entre-temps, les deux autres Fortress ont poursuivi leur mission. Frank Sturmey (AN532/J) a survolé l'objectif, mais à cause d'une couche nuageuse de 10/10e, il a dû rebrousser chemin avec sa cargaison de bombes, atterrissant à 13h35 sans égratignure. Le *Sergeant* Francis A. Wood (AN535/O) aura moins de chance. Décroché de la formation, il voit le combat se dérouler deux kilomètres devant lui et décide de se séparer de ses bombes et de grimper le plus haut possible en faisant demi-tour. Cependant, peu après, une panne du système d'oxygène l'oblige à descendre à 7300 m. Il est alors surpris par deux chasseurs allemands qui l'endommagent assez pour que l'avion fasse un atterrissage forcé à Kinloss, alors qu'il ne lui reste que les moteurs 2 et 4 qui le maintiennent péniblement en vol ; un membre d'équipage a été tué lors du combat. Après inspection, la machine sera radiée des contrôles.

C'est un vrai désastre, tant pour le N° 90 *Squadron* que pour le RAF *Bomber Command* et même pour les membres de l'USAAF présents en Grande-Bretagne. Pourtant, les rapports transmis à l'état-major de l'Air Force sont accueillis avec une certaine sérénité à Washington. Les Américains savent que le B-17C n'est qu'un palliatif mis en service dans l'attente de la version opérationnelle bénéficiant d'un armement défensif renforcé et d'autres équipements destinés à améliorer ses chances de survie et sa précision de bombardement (en particulier le viseur Norden qu'ils n'ont pas souhaité fournir à leurs alliés). Par ailleurs, ils rejettent la responsabilité du fiasco sur la RAF, pointant les déficiences des tactiques britanniques, estimant que ces avions doivent être employés à la fois en nombre et en formation compacte pour s'assurer une couverture mutuelle et non par petits paquets avec souvent un traînard qui aimante la chasse allemande. Facile à dire quand les problèmes techniques ne permettent pas d'en aligner plus de trois !

Le AN527/L est l'un des deux seuls appareils du N° 220 Squadron à avoir été équipé de râteliers pour emporter des charges de profondeur. Le Fortress comblera une grave lacune du Coastal Command en matière d'avions terrestres de patrouille maritime, et ce commandement sera ravi de récupérer les 300 Fortress Mk. II, dont ne voudra pas le Bomber Command après la désastreuse prestation du Mk. I. La censure a effacé le code de l'unité, « NR », et le serial (AN527) portés sur le fuselage arrière. (IWM)



BOEING FORTRESS MK. I (AN521)
N° 90 Squadron
Watton, juin 1941.



BOEING FORTRESS MK. I (AN527)
N° 220 Squadron
Nutts Corner (Irlande), printemps 1942.

Le *Bomber Command*, en revanche, se pose beaucoup de questions quant à l'avenir du Fortress Mk. I, et la réponse devient vite inéluctable. Bientôt, l'automne et l'hiver vont arriver avec leur cortège de nuages et de brouillard, avec lesquels il sera impossible d'exécuter des bombardements de précision de jour. Quatre sorties sont encore effectuées avant la fin du mois, puis la décision est prise d'arrêter les frais. Le problème est que l'*Air Ministry* a négocié la cession de 300 B-17F dans le cadre du « prêt-bail » début juin et que, maintenant, la RAF estime qu'il est hors de question de les intégrer au *Bomber Command*, alors que les avionneurs britanniques commencent à fournir des quadrimoteurs bien mieux adaptés à ses besoins. Il est acté que tous les Fortress iront rejoindre le *Coastal Command*, qui se plaint du manque de patrouilleurs terrestres à long rayon d'action.

AVENTURES DANS LE DÉSERT

C'est également le sort qui est réservé aux derniers appareils du N° 90 *Squadron*. Tandis que quatre machines sont envoyées à Burtonwood pour y être « tropicalisées », le reste de l'unité reprend l'entraînement. Fin décembre, il est décidé que le *Squadron* servira de centre de formation pour le N° 220 *Squadron*, une escadrille du *Coastal Command*. Finalement, le 12 février 1942, le N° 90 est dissous.

Le 26 octobre 1941, sous les ordres du *Squadron Leader* Andrew MacLaren, les quatre Fortress modifiés quittent la Grande-Bretagne à destination de l'Égypte afin d'y tester leur résistance à la chaleur. Pour des raisons tactiques, ce détachement est intégré aux N° 37 et 38 *Squadrons* volant sur Wellington. L'expérience sera à nouveau décevante. Affectés par les mêmes problèmes qu'en Europe, amplifiés par la raréfaction des rechanges et la présence d'un ennemi pernicieux – le sable –, ces quatre appareils voleront assez peu. En fait, après la première mission du 8 novembre, ils ne sont plus que trois, le quatrième (AN529/C), victime d'ennuis mécaniques, se posant sur le ventre en plein désert ; l'équipage du *Pilot Officer* J. C. Stevenson sera recueilli deux jours plus tard par une patrouille du *Long Range Desert Group*.

Un second (AN521/K) est détruit le 10 janvier 1942 à la suite de l'incendie d'un moteur consécutif à la perte de la pression d'huile ; Frank Sturmey fait évacuer l'avion, mais deux hommes sont tués (l'un heurte l'empennage arrière, et le second saute trop bas).

Les deux derniers opèrent désormais depuis Fuka au profit de la Royal Navy pour rechercher les navires italiens en Méditerranée. Avec la dissolution du N° 90, le détachement est repris par le N° 220. Il effectue huit patrouilles, dont une (22 février 1942) se termine par une victoire probable revendiquée contre un Bf 110. En mai 1942, les deux survivants (AN518 et 532) sont ensuite expédiés par bateau en Inde, où ils sont ultérieurement remis à l'USAAF, qui les utilisera comme avions de liaison.

AVEC LE COASTAL COMMAND

Le N° 220 *Squadron*, basé à Wick et commandé par le *Wing Commander* R. Neville (puis C. F. C. Wright), prend en compte les sept derniers Fortress du N° 90 (y compris les deux détachés au Moyen-Orient, jusqu'à leur transfert en Inde). Les cinq présents en Angleterre sont utilisés de concert avec les Hudson, qui forment l'équipement de base de l'unité. Seulement deux (AN531/O et AN537/L) sont armés de râteliers externes pour des charges de profondeur, les autres ne servant qu'à l'entraînement.

La première mission (recherche en mer) est effectuée le 27 avril 1942. Fin juillet, ces appareils sont tous réservés à la formation des équipages, qui attendent leurs nouveaux Fortress Mk. IIA (B-17F). Les 37 sorties opérationnelles (300 heures de vol) réalisées sont amplement suffisantes pour démontrer au *Coastal Command* que cet appareil est parfaitement adapté à ses besoins – vraisemblablement au grand soulagement de la RAF.

Les derniers Fortress Mk. I en état sont ensuite disséminés au sein de quelques *Squadrons* et unités marginales, le dernier exemplaire volant en mai 1944.

Le Fortress Mk. I a exécuté un total de 60 sorties, dont 24 ont été avortées, se traduisant par la perte de 10 appareils (50 %), dont 5 en opérations, et la mort de 40 aviateurs. Un bilan qui se passe de commentaires. ■

◤ & ◣ **BOEING FORTRESS MK. I (AN530)**
N° 90 Squadron
Polebrook, été 1941.

VENT DE PANIQUE SUR LE PACIFIQUE

« L'ennemi attaque invariablement en deux circonstances : quand il est prêt ; quand vous ne l'êtes pas. »

Edward A. Murphy Jr.

UNE FORTERESSE CULBUTÉE

Le concept de la création d'une force de dissuasion aérienne ne remonte pas à la Guerre froide, mais au début de l'année 1939, quand l'*Air War Plans Division*, chargée de mettre au point la doctrine de l'Air Corps, stipule noir sur blanc que « pour prévenir le lancement d'attaques aériennes contre les États-Unis, l'Air Corps doit posséder un nombre suffisant d'avions de combat ayant un rayon d'action et une puissance adéquats pour atteindre et détruire toute base existante ou potentielle tenue par l'ennemi avant qu'il ne puisse s'en servir pour organiser des raids contre les zones critiques des États-Unis et de ses possessions ». Ces dispositions seront ultérieurement reprises dans le plan RAINBOW-5, qui servira de canevas à la doctrine des forces armées américaines dans le Pacifique.
En attendant, toutes ces belles théories de temps de paix sont fondées sur du sable.

UNE FORCE « IN BOEING » !

Il n'y a qu'un avion de combat à répondre à ces critères : le Boeing B-17 Fortress, un appareil jusque-là fortement critiqué et à l'avenir encore incertain. Mais il va trouver un supporter de choc en la personne du président Franklin D. Roosevelt, qui prêche devant le Congrès, le 12 janvier 1939, pour un réarmement massif : « Nous pensons en termes de défenses nécessaires, et la conclusion qui s'impose inévitablement est que nos forces existantes sont si totalement inadaptées qu'elles doivent

être immédiatement renforcées. » Certes, cela ne concerne pas uniquement le B-17, mais cela concerne *aussi* le B-17.
Toutefois, Roosevelt, ayant les mains liées par sa politique isolationniste, ne veut pas entendre parler de missions offensives et encore moins d'actions préventives. Les B-17 ne devront former qu'une force « in being », dont la puissance de frappe doit être susceptible de dissuader tout agresseur potentiel de passer à l'acte.
En août 1939, le B-17 gagne sa bataille sur le territoire américain, quand le *War Department* approuve une commande de 42 exemplaires d'une version améliorée (B-17C). Dans ce cadre général, le bombardier stratégique est donc appelé à jouer un rôle majeur comme instrument de dissuasion. En juin 1941, la trop grande confiance du *War Department* dans la capacité du B-17 à inhiber les velléités japonaises lui permet d'affirmer « que non seulement les Philippines pourront être défendues, mais qu'elles seront renforcées ».

DES B-17 POUR HAWAII

En février 1941, la décision est prise d'envoyer des B-17 à Hawaii. C'est la reconnaissance, d'une part explicite, de l'importance que revêt la base navale de Pearl Harbor dans le schéma de la « défense de l'Hémisphère » et, d'autre part implicite, du risque croissant d'embrasement du Pacifique. Cette décision déclenche une vive polémique, car il est envisagé que les bombardiers s'y rendent par leurs propres moyens. Or, jamais un vol en formation groupée n'a été effectué sur une telle distance – 3 900 km entre la côte Ouest des États-Unis et l'île. Certains officiers supérieurs attirent l'attention sur l'effet que produirait sur le public un désastre qui surviendrait pendant la traversée. Toutefois, l'état-major de l'Air Corps estime que la nécessité de déployer une force de frappe à Hawaii prime sur toute autre considération. Début avril, la *Fourth Air Force* reçoit l'ordre de préparer 21 B-17 pour leur convoyage transocéanique. Ces appareils appartiennent au 19th *Bombardment Group*, basé à Albuquerque (Nouveau-Mexique) et commandé par le *Lieutenant Colonel* Eugene L. Eubank.
Un maximum de précautions sont prises. Outre une étude minutieuse du trajet et des prévisions météorologiques, des arrangements sont négociés avec la Navy, qui disposera des bâtiments le long de la route, à 800 km d'intervalle, avec la PanAm, dont les escales relaieront les derniers bulletins météo, et avec les radios commerciales de San Francisco et d'Honolulu qui émettront pendant toute la durée du vol pour servir de radiobalises [1].
Le 21 mai 1941, 21 B-17C et D décollent de Hamilton Field (Californie) et atteignent Hickam Field, le lendemain matin, sans le moindre incident, après un vol d'une durée moyenne de treize heures et dix minutes. Quinze équipages restent sur place pour instruire les membres de la *Hawaiian Air Force*, tandis que les autres sont renvoyés par bateau sur le continent.
Toutefois, une partie de ces avions sont promis à une nouvelle destination.

[1] À cette époque, la plupart des radios locales n'émettaient pas entre 00h00 et 07h00.

◀ Un B-17C camouflé et anonyme survole le Pacifique depuis une base de la côte Ouest des États Unis. (National Museum of the Air Force)

◣ Eugene L. Eubank, devenu *Major General* et commandant de la 13th *Air Force*, reçoit le président de la République des Philippines, Manuel Roxas, le 15 avril 1948. Pour la petite histoire, Roxas décédera d'un infarctus dans la résidence d'Eubank quelques heures après que cette photo a été prise ! (US NARA)

DES B-17 POUR LES PHILIPPINES

Vendues par l'Espagne aux États-Unis en 1898, les Philippines se voient accorder un statut de semi-autonomie en 1935. L'année suivante, le nouveau président Manuel L. Quezon fait venir le général Douglas MacArthur, mis en congé de l'Armée américaine, pour créer l'Armée du Commonwealth des Philippines ; Quezon le nomme *Field Marshal* – il sera le seul Américain à porter ce grade !

Le 26 juillet 1941, Roosevelt décide de fédérer la République des Philippines et réintègre MacArthur, qui prend le commandement des *US Army Forces in the Far East* (forces armées américaines en Extrême-Orient). Le 4 août 1941, leur composante aérienne, la *Philippine Department Air Force* (PDAF), est constituée sous les ordres du *Brigadier General* Henry B. Clagett. Elle n'aligne alors que le 4th *Composite Group*, disposant de deux bases correctement aménagées (Clark Field et Nichols Field, toutes deux près de Manille) et de deux terrains auxiliaires, Iba et Nielson Field ; ce groupe se compose de cinq *Squadrons*, équipés d'une quarantaine d'avions en grande partie totalement dépassés.

Il s'agit d'un début de restructuration destiné à optimiser la défense aérienne des îles. En effet, au mois d'août 1941, le secrétariat d'État à la Guerre a approuvé un plan de modernisation et de renforcement de l'aviation aux Philippines, notamment par l'envoi de B-17 dès le mois de septembre. Comme, à cette époque, aucun groupe aux États-Unis n'a reçu une dotation suffisante pour atteindre ses effectifs théoriques (32 avions) et que le besoin est urgent, fin juillet, l'Air Force décide de dépouiller Hawaii en puisant sur le stock des 21 B-17D du 19th BG pour en expédier quelques-uns le plus vite possible à Clark Field.

Cette fois, il s'agit d'un trajet de 12 500 km, nécessitant quatre escales. Les deux premières sont les îles de Midway et de Wake, où la construction d'une piste capable d'accueillir les bombardiers géants est achevée

▶ Lewis H. Brereton, alors *Major General* et commandant les forces aériennes US au Moyen-Orient. À l'âge de 22 ans, il fut le 26e officier breveté de l'*Aeronautical Division, Signal Corps*, ancêtre de l'USAAF, en septembre 1912 ! (US NARA)

▲ Les B-17D du 14th *Provisional Bombardment Squadron* lors de leur escale à Darwin. On note qu'ils portent le *designator* 11B, attribué au 11th *Bombardment Group*. Tous ces appareils arborent encore un *Battle Code* attribué en fonction du *Squadron*, qui sera remplacé par les deux derniers chiffres du *serial* quand ce système sera abandonné peu avant l'entrée en guerre. (Australian War Memorial)

◀ Les B-17D du 14th *Provisional Bombardment Squadron* lors de leur escale sur le terrain de Seven-Mile à Port Moresby, prêts à repartir pour la suite de leur périple au matin du 10 septembre 1941. On note le code du 5th *Bombardment Group* sur la dérive de l'appareil au second plan. (Australian War Memorial)

en toute hâte par les autorités navales. Les deux suivantes sont Port Moresby (Nouvelle-Guinée) et Darwin (Australie). Les préparatifs sont organisés dans le plus grand secret, et deux officiers de l'Air Force sont envoyés en reconnaissance pour juger de l'état des terrains des deux dernières escales et organiser le ravitaillement.

Au petit matin du 5 septembre, 9 B-17D du 14th *Provisional Bombardment Squadron* (constitué par des équipages et des appareils des 5th et 11th BG), conduits par le *Major* Emmett O'Donnell Jr., décollent de Hickam Field à destination de Midway (2 100 km), qu'ils atteignent sept heures et dix minutes plus tard. Après avoir ravitaillé leurs avions, les équipages s'installent pour la nuit, la plupart dormant sous les ailes de leur propre monture. Ils repartent à 04h45, le lendemain, et franchissent les 1 920 km de la seconde étape pour se poser à Wake à 11h20. Comme le trajet suivant implique le survol d'une zone sous contrôle japonais (entre les Mariannes et les Marshall), le décollage est fixé à minuit. Abandonnant leur altitude de 2 400 m, les B-17 grimpent à 8 000 m, éteignent leurs feux de position et maintiennent le silence radio.

▲ Un B-17D originaire du 11th *Bombardment Group* sur l'aérodrome de la chasse à Iba. On aperçoit, d'ailleurs, les derniers P-26 en activité bien alignés sur la droite du cliché. (US NARA)

Malgré la rencontre de gros grains en chemin, ils atterrissent à Port Moresby, 4000 km plus loin, vers midi, le 8 septembre (heure locale). Les équipages sont reçus de manière très hospitalière par les autorités australiennes et ne repartent que le surlendemain. L'étape suivante jusqu'à Darwin, 1730 km, est couverte en six heures et demie. Ils reprennent la route le matin du 12 septembre, mais en présence d'un front orageux, ils doivent voler un long moment entre 30 et 120 m au-dessus de l'eau. En milieu d'après-midi, les 9 appareils atterrissent à Clark Field sous des trombes d'eau. La réussite de ce vol historique dans des conditions primitives (équipement insuffisant aux escales, manque de radiobalise, absence de données météo complètes…) rassure l'état-major de l'Air Force que les Philippines peuvent être rapidement renforcées par la voie des airs, mais elle le rassure aussi sur la fiabilité du B-17, alors fortement mise en doute par la RAF.

Le 14 novembre 1941, la PDAF est rebaptisée *Far East Air Force* (FEAF) ; elle est confiée au *Major General* Lewis H. Brereton, et le *Lieutenant Colonel* Eugene L. Eubank prend le commandement du V *Bomber Command*, tout en conservant celui du 19th BG. Eubank a quitté Hickam Field pour Clark Field, à la mi-novembre, à la tête de 26 appareils [2] des 30th et 93rd *Bombardment Squadrons* du 19th *Bombardment Group* récemment transférés à Hawaii depuis les États-Unis. Le 19th BG compte donc à ce moment 35 B-17, dont les 9 convoyés par O'Donnell et qui, bien que dépendant non plus du 11th mais du 7th BG sur le plan administratif à partir du 2 décembre, forment désormais le 14th BS du 19th BG.

[2] 20 B-17D et 6 B-17C « rétrofités » aux standards « D ».

[3] Sept unités sont livrées début décembre, mais seules deux (Iba et Manille) seront en état de marche lors de l'attaque des Japonais.

[4] Les Philippines sont situées à l'ouest de la ligne de changement de date, tout comme Tokyo. L'heure locale est donc en avance d'une journée par rapport à celle de Pearl Harbor et la côte Ouest des USA.

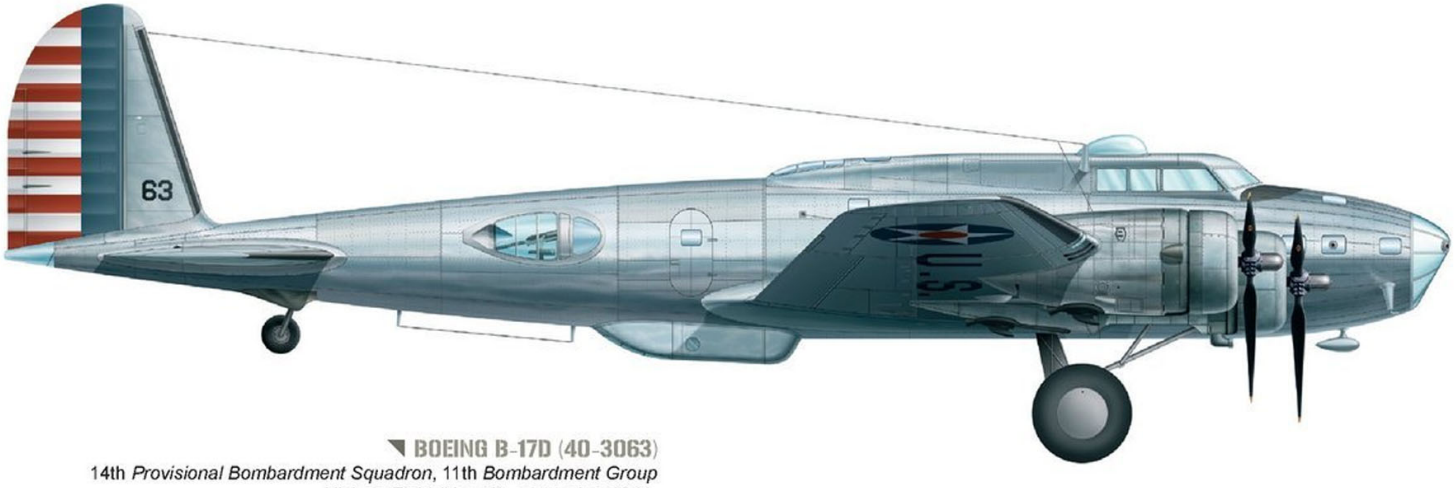
ALERTE SUR LE PACIFIQUE

Au mois de novembre, la tension entre les États-Unis et le Japon monte d'un cran, quand, entre le 15 et le 20, les diplomates des deux bords s'adressent des « propositions » qui ressemblent à s'y méprendre à des ultimatums. Le 21 novembre, le plan de base RAINBOW-5, qui fixe les grandes orientations stratégiques des forces terrestres et navales face à une menace dans le Pacifique, est en majeure partie révisé. Alors que n'étaient jusque-là envisagées que des opérations défensives, toute action offensive aérienne ou navale destinée à protéger la sécurité des Philippines est désormais incluse dans la case « opérations défensives ». En cas d'ouverture des hostilités, l'aviation est appelée à entreprendre des « raids contre les forces et les installations japonaises dans le rayon d'action tactique des bases disponibles ».

Cette modification de taille au plan de base, qui démontre l'importance que Washington accorde à la sécurité de ses intérêts en Extrême-Orient, se traduit par la volonté de l'état-major de l'Air Force d'y envoyer davantage de B-17. Le 22 novembre, il ordonne de transférer aux Philippines tous les B-17 disponibles sur le territoire américain, ce qui, si ce programme est mené à bien, ne laissera que 17 appareils sur le continent : cinq B-17E utilisés pour des essais, un B-17C en réparation et onze Y1B-17 et B-17B jugés trop obsolètes pour être déployés sur un théâtre d'opérations. Même Hawaii est sous la menace d'être dépouillé de ses 12 B-17 encore présents. Tous les avions doivent être mis en route avant le 6 décembre au plus tard.

C'est le reflet de l'espèce de vent de panique qui s'empare du gouvernement américain, qui se rend soudainement compte que la guerre est beaucoup plus proche qu'il ne l'avait espéré. En faisant traîner les négociations diplomatiques en longueur, il avait souhaité retarder l'échéance jusqu'à la fin du premier trimestre 1942, mais avait oublié que l'embargo qu'il avait décrété en juillet 1941 sur les livraisons de pétrole au Japon était en train d'assécher les réserves de mazout de la Marine impériale et que, pour celle-ci, le passage à l'acte, c'était maintenant ou jamais.

Le 10 novembre 1941, la FEAF passe en stade d'alerte. Brereton donne l'ordre à tous les commandants d'unité de prendre les mesures de sécurité qui s'imposent. Les avions doivent être dispersés pour limiter la casse en cas de raid surprise, et les équipages en service doivent



◥ **BOEING B-17D (40-3063)**
14th *Provisional Bombardment Squadron*, 11th *Bombardment Group*
Hickam Field (Hawaii), septembre 1941.

être en mesure de décoller deux heures après le déclenchement d'une alerte, de jour comme de nuit. Le 19th BG doit maintenir un *Squadron* prêt à prendre l'air à tout moment pour des missions de reconnaissance comme de bombardement. Face au manque criant de radars [3], MacArthur fait installer des postes de guet aux endroits stratégiques, reliés au quartier général du V *Fighter Command* par téléphone.

Pour pallier les graves lacunes en matière de DCA, la dispersion des bombardiers revêt une importance capitale. Brereton recommande d'en desserrer une partie sur l'île de Mindanao, à 1 000 km au sud de Manille, hors de portée des bombardiers nippons. Un terrain temporaire est rapidement choisi, entre Malaybalay City et la mer, dans une prairie appartenant à la Del Monte Corporation, qui y exploite une plantation d'ananas. Commencé le 20 novembre, l'aménagement de cette petite base est loin d'être achevé, lorsque Brereton décide néanmoins d'y envoyer 16 B-17 des 14th et 93rd BS, le 4 décembre. Elle ne dispose d'aucune installation pour la maintenance des avions, et il ne s'y trouve qu'une unique radio reliant Mindanao à Manille. Certains aviateurs sont désagréablement surpris à leur arrivée :

« En fait, ce n'était qu'une grande pâture pour vaches adossée à des montagnes. Il n'y avait ni ateliers ni hangars, rien pour l'entretien et le ravitaillement des avions, et l'extrémité de la piste ressemblait à un tremplin de saut à ski. »

Les derniers B-17 « métal naturel » y reçoivent leurs peintures de guerre, mais avec un seul pistolet pour couvrir de telles surfaces, les mécanos doivent s'y employer jour et nuit. Camoufler les avions au sol s'avère également une tâche difficile : il ne faut pas moins de dix camions remplis de feuilles de cocotiers, que l'on ne trouve que sur les plages, à 30 km du terrain, pour recouvrir efficacement un B-17 !

▲ Sur cette incroyable photo, prise par le *Staff Sergeant* Lee R. Embry depuis l'avion du *1st Lieutenant* Karl T. Barthelmess du 38th *Reconnaissance Squadron*, on distingue nettement deux « Val » voler en formation avec le B-17. (US NARA)

Le 27 novembre [4], le *War Department* émet un message « d'alerte finale » à l'attention des commandants en chef terrestres des théâtres extérieurs :

« NÉGOCIATIONS AVEC JAPON SEMBLENT TERMINÉES. RÉACTION JAPONAISE IMPRÉVISIBLE MAIS ACTE HOSTILE POSSIBLE À TOUT MOMENT. SI LES HOSTILITÉS NE PEUVENT ÊTRE ÉVITÉES, LES ÉTATS-UNIS DÉSIRENT QUE LES JAPONAIS COMMETTENT LE PREMIER ACTE. »

Le 6 décembre, MacArthur proclame l'état d'alerte maximal.

◣ Le « 49 » (B-17C 40-2049) du *1st Lieutenant* Robert H. Richards se pose en catastrophe – mais trop long – sur le terrain auxiliaire de Bellows Field ; il sera réparé. D'après la position de l'astrodome et la présence de volets aux capots, il a été mis aux standards B-17D. (US NARA)

PANIQUE À PEARL HARBOR

La raison pour laquelle Brereton n'a pas envoyé la totalité du 19th BG à Del Monte, c'est que le 7th *Bombardment Group* y est attendu incessamment. Son personnel technique navigue quelque part entre Honololu et Manille, quant à son échelon volant, composé des 38th et 88th *Reconnaissance Squadrons*, il se trouve encore à Hamilton Field (Californie), où, le 6 décembre (heure américaine), il est inspecté par le commandant en chef de l'Air Force, le *Major General* Henry H. Arnold. À 20h00, les 14 appareils [5] décollent en direction de Hawaii, qu'ils doivent atteindre au petit matin du 7 décembre. Après une brève escale, les *Major* Truman H. London et *Captain* Richard H. Carmichael, commandants respectifs de ces deux unités, ont l'ordre de poursuivre le plus vite possible jusqu'aux Philippines.

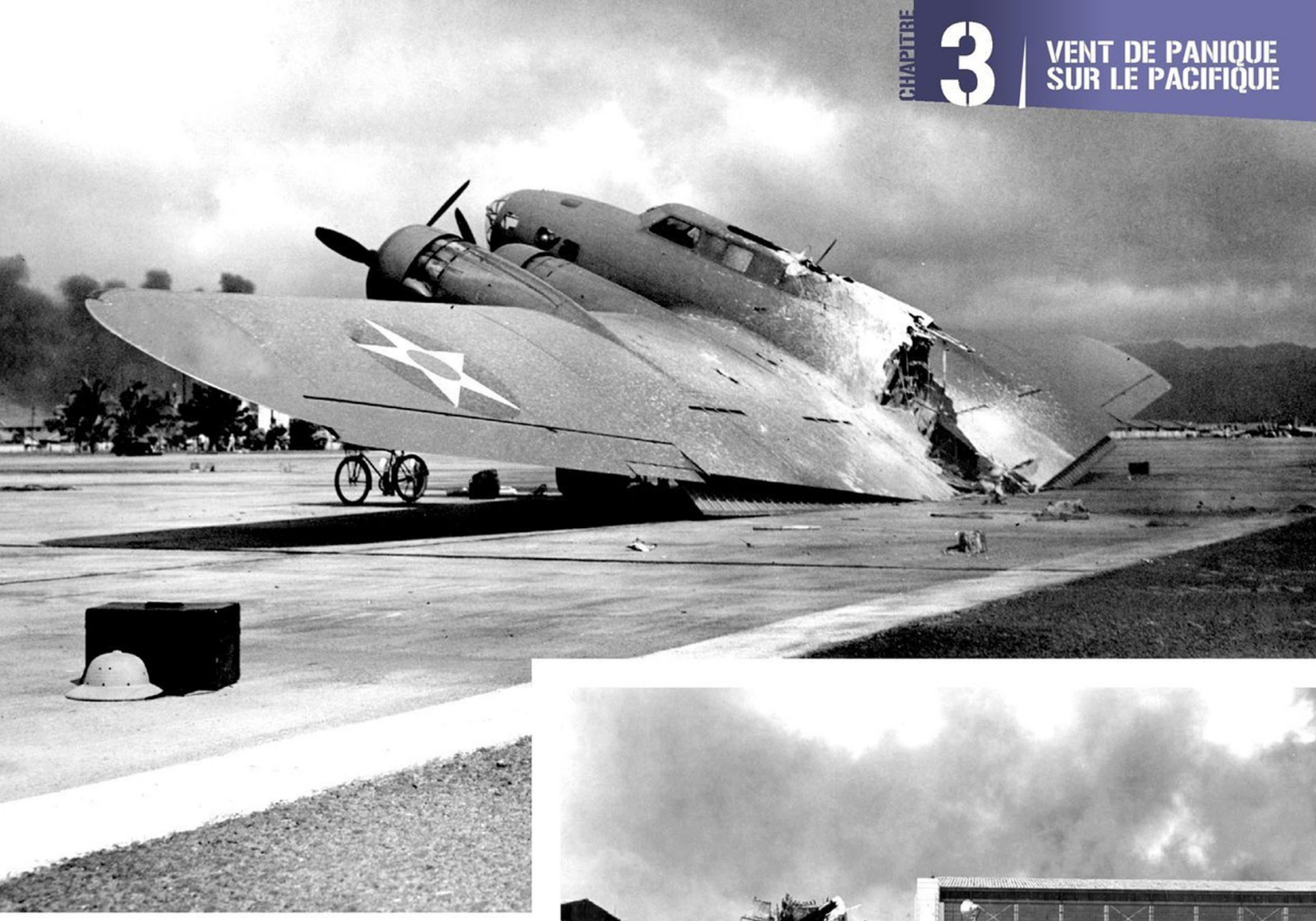
À bord de l'appareil de Truman Landon, le navigateur a capté la fréquence de la « radiobalise » de Honolulu, la station de radio KGMP, qui a émis toute la nuit spécialement pour guider les Fortress. Il a branché son récepteur sur l'intercom, et le son du ukulélé berce les derniers kilomètres du long voyage. Toutefois, sans le vouloir, KGMP guide aussi une autre formation : celle du capitaine de frégate Fuchida Mitsuo, qui commande la première vague d'assaut japonaise sur Pearl Harbor. Les B-17 ne peuvent pas arriver au plus mauvais moment, comme le rapporte Truman Landon :

« Pour économiser l'essence, nous ne volions pas en formation et nous avions décollé à un quart d'heure d'intervalle les uns des autres. En outre, si nous avions nos mitrailleuses, nous n'avions ni munitions ni bombes ; nous ne devions les embarquer que pour le trajet jusqu'aux Philippines. Nous étions tous très fatigués par ce long vol et pas fâchés d'être arrivés. Les gars avaient les yeux rivés sur la plage de Waikiki et plaisantaient entre eux à propos de leur emploi du temps de l'après-midi.

« Tout à coup, après avoir doublé Diamond Head, j'ai aperçu un groupe de neuf avions volant vers le nord. J'ai d'abord pensé que l'Air Force nous avait envoyé un comité d'accueil pour nous escorter jusqu'à Hickam. Mais à ma grande surprise, ils nous ont tiré dessus en passant. C'est là que j'ai aperçu les emblèmes du Soleil levant sur les ailes. J'ai aussitôt tiré sur le manche pour chercher refuge dans les nuages. »

[5] Deux feront rapidement demi-tour.

◢ ▶ Un peu hébétés par ce qu'il leur arrive, ces deux aviateurs du 38th *Reconnaissance Squadron*, dont le B-17E a réussi à se poser intact à Hickam, sortent tout ce qu'ils peuvent récupérer au cas où les Japonais reviendraient. On note la fumée montant de l'USS *Arizona* dans le fond, ainsi qu'un B-17D « alu » du 5th *Bombardment Group* qui semble être passé à travers la tempête. (US NARA)



▲ et ▶ Scène de désolation à Hickam Field, où les épaves des B-17D des 5th et 11th *Bombardment Groups* jonchent le tarmac ; ces deux formations perdent 5 appareils totalement détruits, 3 autres étant fortement endommagés – soit les trois quarts de leurs effectifs. (US NARA)

Juste devant lui vole le *Captain* Raymond T. Swenson, qui s'apprête à se poser à Hickam Field :

« Je voyais bien une épaisse fumée monter de Hickam, mais j'ai pensé que les fermiers du coin faisaient brûler un champ de cane à sucre. Nous avons baissé le train et les volets et sommes descendus à 600 pieds pour préparer notre atterrissage. Tout à coup, des balles ont frappé la carlingue. Des chasseurs nous tiraient dessus. *"Bon sang !* cria le *Lieutenant* Schick à l'arrière. *Ce sont de vraies balles. Je suis touché à la jambe !"* Il était trop tard pour dégager, et j'ai décidé de poser l'avion coûte que coûte. La fumée a envahi le poste de pilotage, et l'avion tombait comme une pierre. »

Au moment où le B-17 va toucher le sol, le capitaine de corvette Itaya Shigeru, de l'*Akagi* et commandant les chasseurs de la première vague, lui adresse une rafale qui enflamme la boîte des fusées de signalisation, déclenchant un incendie qui coupe le fuselage en deux. Le *1st Lieutenant* William R. Schick, chirurgien du groupe, qui s'était assis au poste d'observation, est mortellement blessé. Il est probablement le premier aviateur de l'Air Force tombé en combat aérien.

Arrivant sur les talons du 38th RS, les B-17 conduits par Carmichael sont reçus par le même comité d'accueil. Le premier à se présenter est le B-17C du *1st Lieutenant* Robert H. Richards. À son bord, le *Staff Sergeant* Joseph S. Angelini repère de la fumée monter de Pearl Harbor :

« La radio continuait à émettre comme si de rien n'était. Tout semblait normal. Nous avons procédé en direction de Hickam, et là, un avion est venu à notre hauteur pour se mettre en formation. Nous n'avions aucune idée de qui il pouvait être, et sans doute que lui non plus ne savait pas qui nous étions. Pendant quelques minutes, nous avons volé aile dans aile, puis tout à coup l'avion nous a tiré dessus. J'ai crié : *"Mais bon Dieu ! Sur qui tirent-ils ?"* Quelqu'un a dit que c'étaient des balles en cire et que ce devait être un exercice de l'Army. J'ai hurlé : *"Des balles en cire ! Mon cul ! On a des putains de trous dans les ailes !"* »

Richards décide de dégager vers la mer. Il se présente alors à Bellows Field, mais arrive vent dans le dos et se pose trop long ; l'avion termine sa course dans un fossé en bout de piste.

Au sol, la panique est totale, comme se le rappelle Horst Handraw, alors *Staff Sergeant* au 50th *Reconnaissance Squadron* :

« Je venais juste de me lever de mon lit pour aller chercher le journal du dimanche et constater qu'il n'était pas encore arrivé. De mauvaise humeur, j'ai décidé de passer mes nerfs sur mon pote Lester et j'ai commencé à lui taper sur la tête avec mon polochon. On était en pleine bagarre quand une explosion a secoué le baraquement. Lester est tombé, et je me suis retrouvé à plat ventre sur le sol. Bon sang ! mais qu'est-ce qui avait pu se passer ? Lester était mort. Il avait un trou de plusieurs centimètres dans le cou. Puis, il y a encore eu une explosion. J'ai couru à la fenêtre, alors qu'un bombardier en piqué survolait le baraquement. Je l'ai vu foncer droit sur le QG de l'*Air Division*. Celui-ci s'est littéralement soulevé de terre et est retombé dans une déflagration de bois et de métal en feu. Le disque rouge sur l'avion suivant m'a donné la réponse. Nous étions en guerre. J'ai attrapé une mitrailleuse et je me suis précipité vers mon avion, le "81". »

▲ Portant toujours le *designator* du 5th *Bombardment Group*, ce B-17D s'arrache de la piste poussiéreuse de Del Monte. (US NARA)

« Un Japonais lui avait sectionné la queue. Un autre avion est arrivé, et quand il a repris de l'altitude, il n'a laissé derrière lui qu'une masse de métal en fusion. Nous avons perdu pratiquement tous nos avions de cette manière. »

Carmichael et le *1st Lieutenant* Harold N. Chaffin se détournent de Hickam, survolent Wheeler Field et finissent par atterrir sur le terrain auxiliaire d'Haleiwa. Le *1st Lieutenant* Frank P. Bostrom tente plusieurs atterrissages à Hickam, mais doit systématiquement remettre les gaz à cause des Zéro. Il décide de s'éloigner vers le nord, où il est à nouveau attaqué et il doit se poser d'urgence sur le terrain de golf de Kahuku ; l'avion sera dépanné et rejoindra Hickam une semaine plus tard. Les derniers B-17 se poseront indemnes à Hickam entre deux attaques.

Pendant ce temps, d'autres Zéro se présentent à la verticale de l'aérodrome de Hickam Field. Le commandement local, qui redoutait plus les sabotages d'une cinquième colonne qu'un raid aérien, va leur faciliter la tâche : tous les avions sont soigneusement alignés le long du tarmac, aile dans aile. Parmi eux, 12 B-17D également répartis entre les 5th et 11th *Bombardment Groups* : le premier perd 2 avions détruits et 2 fortement endommagés, et le second 3 détruit, 1 sérieusement endommagé, les 2 derniers étant plus légèrement touchés.

COMPOSITION DU VOL VERS HAWAII

38th *Reconnaissance Squadron (Heavy)*

- B-17E 41-2413 *Major* Truman H. Landon
- B-17C 40-2074 *Captain* Raymond T. Swenson
- B-17C 40-2049 *1st Lieutenant* Robert H. Richards
- B-17C 40-2054 *1st Lieutenant* Earl J. Cooper
- B-17C 40-2063 *1st Lieutenant* Bruce G. Allen
- B-17E 41-2408 *1st Lieutenant* Karl T. Barthelmess

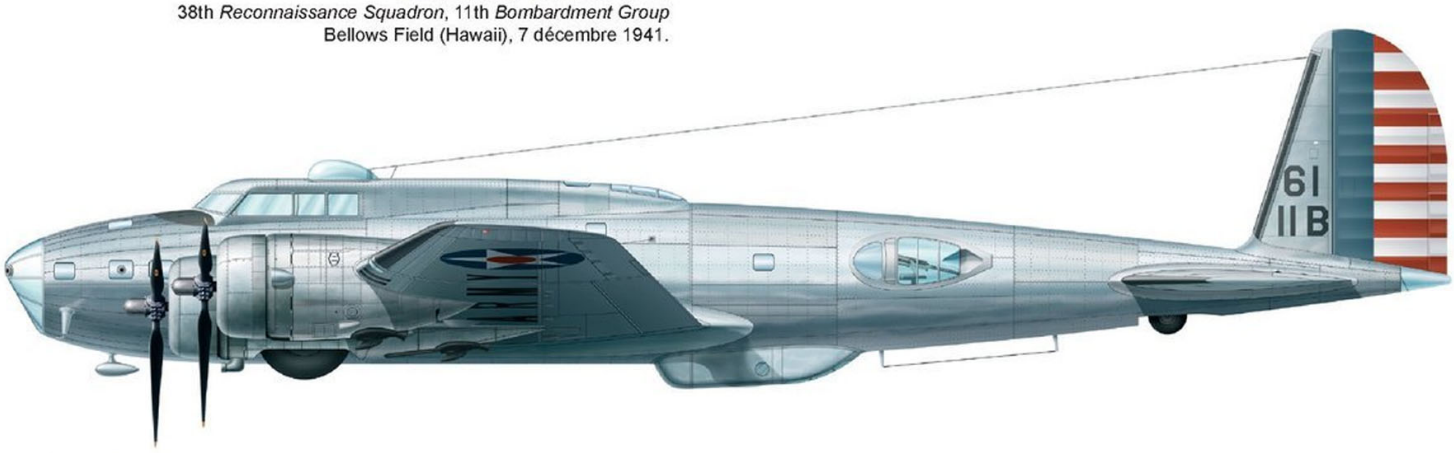
88th Reconnaissance Squadron (Heavy)

- B-17E 41-2429 *Captain* Richard H. Carmichael
- B-17E 41-2416 *1st Lieutenant* Frank P. Bostrom
- B-17E 41-2430 *1st Lieutenant* Harold N. Chaffin
- B-17E 41-2432 *1st Lieutenant* Robert E. Thacker
- B-17E 41-2433 *1st Lieutenant* Harry N. Brandon
- B-17E 41-2434 *1st Lieutenant* David G. Rawls

Cependant, les deux B-17D du 5th BG encore en état de vol parviennent à décoller à 11h30 ; l'un est piloté par le *Captain* Brooke E. Allen et le second par le *Major* La Verne G. Saunders. Ils volent vers le sud à la recherche des porte-avions japonais et, après quelques heures, finissent par trouver un « toit plat » – mais il s'agit de l'USS *Enterprise* !

La guerre, qui a éclaté en Europe le 1er septembre 1939, est devenue une guerre mondiale et, en ce qui concerne les Américains, elle débute dans la débandade la plus totale.

◢ **BOEING B-17C (40-2049)**
38th *Reconnaissance Squadron*, 11th *Bombardment Group*
Bellows Field (Hawaii), 7 décembre 1941.



CONFUSION AUX PHILIPPINES

La nouvelle de l'attaque de Pearl Harbor est diffusée par une radio de Manille peu après 03h00 (heure locale). À 03h30, le radar installé à Iba repère une importante formation à une centaine de kilomètres au large de Corregidor. Les P-40 envoyés à sa rencontre ne la trouvent pas ; il s'agit d'une fausse alerte, car, comme on le verra plus bas, le brouillard cloue les avions japonais au sol. La confirmation officielle de l'état de guerre arrive à 05h00.

Pendant ce temps, le *Colonel* Francis M. Brady, chef d'état-major de Brereton, appelle Clark afin de faire préparer les B-17 pour une mission sur Formose, point de concentration naturel pour une invasion des Philippines, conformément au plan d'action adopté par la FAEF en pareille éventualité. Vers 05h00, Brereton se rend au QG de MacArthur à Fort Santiago pour obtenir de son chef d'état-major, le *Major General* Richard K. Sutherland, l'autorisation d'effectuer la mission.

La suite sombre dans une certaine confusion, de nombreux documents ayant disparu dans la tourmente et les principaux acteurs se rejetant la responsabilité du désastre. Ni MacArthur ni Sutherland ne se souviendront de la visite de Brereton ce matin-là ; le premier expliquera que s'il avait reçu cette requête, il l'aurait refusée, jugeant un raid sur Formose suicidaire, et le second accusera Brereton d'avoir maintenu les B-17 au sol. Peut-être MacArthur, pour des raisons politiques, a-t-il souhaité attendre que les Japonais commettent le premier acte hostile sur le territoire du Philippine Commonwealth, estimant que celui-ci n'était pas directement impliqué par l'attaque de Pearl Harbor.

Quoi qu'il en soit, autorisation demandée ou pas, accordée ou non, les B-17 ne décolleront pas avec des bombes.

[6] *General Headquarters*, le QG de MacArthur.

[7] *A Pretty Damn Able Commander: Lewis Hyde Brereton* – R. G. Miller – Air Power History, vol. 47 n° 4 (2001).

L'historien Walter D. Edmonds s'entretiendra sur ce sujet avec Sutherland en juin 1945 :

« Le Gen. Sutherland commença en affirmant que tous les B-17 avaient reçu l'ordre de gagner Del Monte quelques jours plus tôt. Après vérification, il s'avéra que seule la moitié d'entre eux s'y trouvaient. Le GHQ [6] voulait replier les avions à Del Monte, parce qu'ils y étaient à l'abri d'une attaque initiale des Japs – ils étaient totalement hors d'atteinte – et qu'ils pouvaient se ravitailler à Clark Field avant de bombarder Formose. Cet ordre direct *n'avait pas été respecté*. Il faut rappeler que le GHQ donnait les ordres et que le QG de l'Air Force était censé les exécuter. Pour autant que Sutherland se rappelait, il y eut un projet de bombarder Formose, mais Brereton expliqua qu'il devait avoir des photos d'abord. Cela ne rimait à rien de partir avec des bombes sans savoir sur quoi il fallait les larguer. Il y avait plus de 25 terrains d'aviation à Formose. »

Le fait que Brereton ait ou n'ait pas obéi à des ordres antérieurs de plusieurs jours n'explique en rien que la mission de bombardement n'ait pas été commandée. Que Brereton n'ait pas proposé une action offensive contre Formose dès que possible ne cadre absolument pas avec les dispositions prises par lui-même en tant que commandant de la FAEF en cas de déclenchement des hostilités ; ni même avec le tempérament du bonhomme, futur organisateur et commandant des *Tenth* et *Ninth Air Forces*, puis de la *1st Airborne Army*.

L'historien Dr. Roger D. Miller a tenté de rétablir un équilibre entre les différents points de vue [7] :

« Comme c'est toujours le cas avec les figures hautes en couleur, il n'existe pas d'opinions neutres au sujet de la réputation de Brereton. [...] Les historiens pro-MacArthur ont tendance à condamner Brereton, alors que les historiens anti-MacArthur sont généralement pro-Brereton.

▼ Des B-17D qui seront rattachés au 19th *Bombardment Group* après leur transfert aux Philippines. On note que certains sont camouflés, d'autres non. Le « 68 » (le B-17D 40-3068), derrière le « 63 », sera mitraillé au sol à Clark Field le 8 décembre 1941. Le « 63 » y sera embouti par un P-40 deux jours plus tard. Enfin, le « 66 » survivra à la tourmente des premiers jours de la guerre, mais finira sous les balles japonaises sur le terrain de Parisian (près de Malang, Java oriental) le 22 février 1942. (National Museum of the Air Force)

◢ **BOEING B-17D (SERIAL INCONNU)**
26th *Bombardment Squadron*, 5th *Bombardment Group*
Del Monte (Mindanao, Philippines), décembre 1941.

C'est pourquoi les attaques les plus virulentes contre Brereton sont venues de ceux qui ont pris la défense de MacArthur. [...] De tout ceci, il ressort que Lewis Brereton était un commandant efficace et un bon meneur d'hommes, mais pas un grand général. Il était un pur produit du système militaire américain de l'entre-deux-guerres, qui en a fait de lui ni un élément particulièrement brillant ni une catastrophe ambulante. Il évoluait entre les deux, parmi tous ses pairs sans grande envergure, mais qui ont tous pris une part majeure à la victoire finale. »

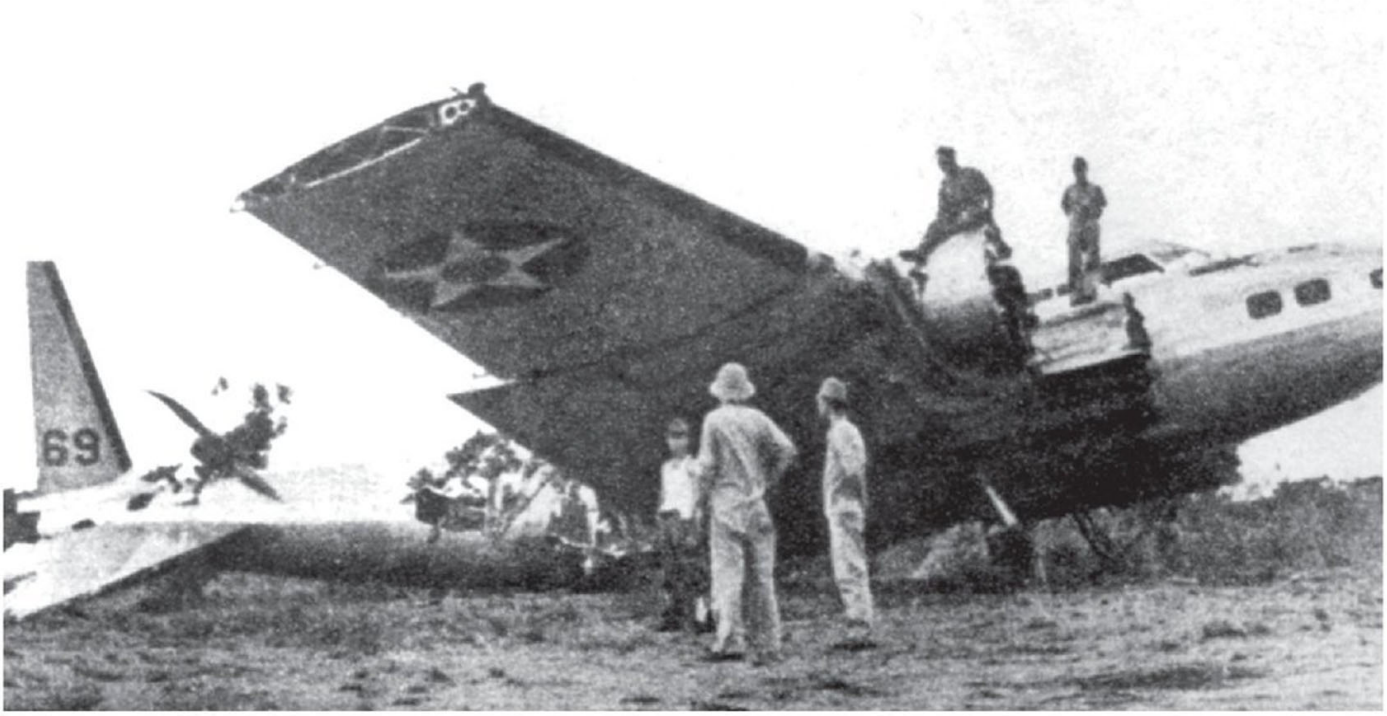
Dans son rapport général de la campagne des Philippines, Brereton donne – évidemment – une vue bien différente des choses :

« 07h15 : Le général Brereton se rend au N° 1 Victoria et demande la permission au général MacArthur de passer à l'offensive. Il lui est répondu que pour l'heure notre rôle reste défensif et qu'il doit attendre les ordres. [...] 09h00 : En réponse à la demande du général Brereton, un message reçu du général Sutherland informe celui-ci que les avions ne sont pas autorisés à emporter des bombes à ce moment. »

À 08h00, les B-17 de Clark reçoivent l'ordre de décoller immédiatement et d'aller patrouiller en mer au large de Luçon jusqu'à ce que l'ennemi ait quitté les lieux. Le souci est évidemment d'éviter qu'ils soient surpris au sol.

Brereton renouvelle sa demande, cette fois par téléphone. À 10h00, le chef de la FAEF reçoit la réponse : « Le chef d'état-major [Sutherland] informe le général Brereton que tous les avions doivent être maintenus en réserve et que l'attitude présente est strictement défensive. » De son côté, Eubank donne l'ordre de ne pas charger les B-17 en bombes en raison du risque majeur que ferait courir un raid aérien ennemi les surprenant au sol. C'est la cacophonie générale !

▼ et ▶ Les Japonais récupèrent le B-17D 40-3095, qu'ils retrouvent endommagé à Clark Field après l'abandon de la base par les Américains, et le réparent avec les pièces du « 69 » (40-3069). L'avion revolera et sera convoyé au Japon. (National Museum of the Air Force)



Enfin, à 10h10, Brereton reçoit l'autorisation d'effectuer un vol de reconnaissance au-dessus de Formose. La suite des événements figure dans le rapport général de Brereton :

« 10h10 : le colonel Eubank arrive à Clark Field pour prendre en charge la mission de reconnaissance photo au-dessus de Formose.

« 10h14 : le général Brereton reçoit un appel téléphonique du général MacArthur. Le général Brereton indique que, puisque aucune attaque n'a eu lieu sur Clark Field, tous les bombardiers sont mis en état d'alerte dans l'attente du rapport de l'avion de reconnaissance. En cas d'absence de rapport, Taiwan sera attaqué en fin d'après-midi. La décision d'une action offensive est laissée à l'appréciation du général Brereton. Ordre est donné d'armer tous les bombardiers et d'attendre les ordres ultérieurs. »

Il faut patienter un bon moment pour que les B-17 en patrouille regagnent le sol, mais, peu après 11h30, à l'exception d'un ou deux, ils sont tous en train d'être armés pour une mission offensive. À 11h45, plusieurs patrouilles de P-40 reçoivent l'ordre de couvrir Clark, mais le même mélange de confusion et de malchance qui semble accabler les Américains en ce premier jour de guerre sera à l'origine de la catastrophe qui va frapper Clark Field.

DÉSASTRE AUX PHILIPPINES

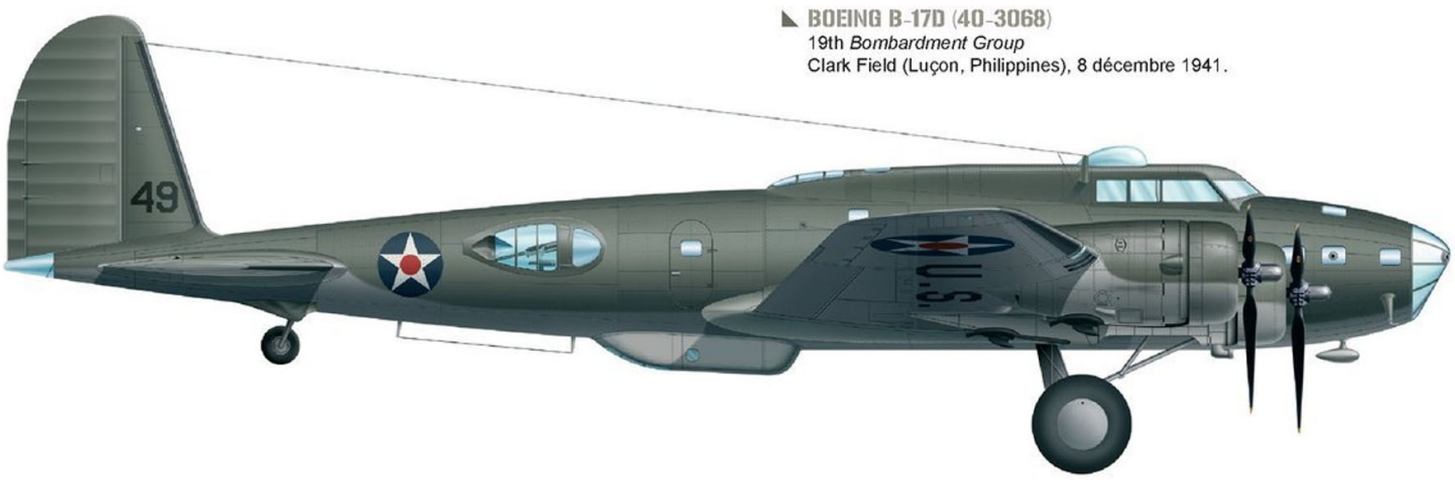
Les Japonais ont prévu de lancer leur attaque depuis Formose dès l'aube, mais à cause du brouillard qui recouvre leurs terrains, ils doivent la repousser de plusieurs heures, ainsi que l'explique le quartier-maître de 2e classe Sakai Saburo [8], présent avec la *Tainan Kôkûtai*, équipée en Mitsubishi A6M2 Zéro :

« À neuf heures du matin, le brouillard a commencé à se lever, et le retentissement tant attendu des haut-parleurs nous a appris que nous décollerions dans moins d'une heure. [...] À 10h45, tous les avions avaient pris l'air, cinquante-trois bombardiers et quarante-cinq chasseurs Zéro. [...]

« À 13h15, nous avons débouché de la mer de Chine et avons mis le cap sur Clark Field. La vue qui s'est offerte à nous était à peine croyable ! Nous nous attendions à rencontrer une nuée de chasseurs américains fondant sur nous en piqué, mais, au lieu de ça, en baissant les yeux, nous avons vu une soixantaine de bombardiers et de chasseurs ennemis impeccablement alignés le long des pistes. Ils étaient accroupis là, comme des canards sur une mare ; les Américains n'avaient même pas cherché à disperser leurs avions ni à assurer leur sécurité au sol. L'attitude de nos ennemis dépassait notre entendement. Pearl Harbor avait été attaqué plus de cinq heures auparavant, ils avaient forcément été avertis et devaient bien s'attendre à une attaque de leurs aérodromes vitaux ! [...]

« À 13h45, les vingt-sept bombardiers avec leur escorte de Zéro sont arrivés par le nord et ont pris l'aérodrome en enfilade. L'attaque a été parfaite. De longs chapelets de bombes ont quitté les soutes et ont tournoyé vers leurs cibles que les bombardiers avaient étudiées en détail pendant de longs moments. Leur précision a été phénoménale – ce fut, à dire vrai, le bombardement le plus précis que j'aie jamais vu exécuté par nos avions de toute la guerre. La base a semblé se soulever tout entière sous l'effet des explosions. Des morceaux d'avions, de hangars et de matériels de piste ont été éparpillés aux quatre coins. De violents incendies ont éclaté, et une épaisse fumée a commencé son ascension vers le ciel. [...]

[8] *Samurai* – S. Sakai – William Kimber & Co, Londres, 1959.



BOEING B-17D (40-3068)
19th *Bombardment Group*
Clark Field (Luçon, Philippines), 8 décembre 1941.

« Nous tournions en rond vers 4 000 m, et comme la chasse ennemie ne se manifestait toujours pas, nous avons reçu l'ordre de mitrailler l'aérodrome. Avec mes deux ailiers comme reliés à moi par des chaînes invisibles, j'ai poussé le manche en avant et ai piqué à un angle prononcé vers le sol. J'ai choisi deux B-17 intacts sur la piste, et, à nous trois, nous les avons criblés de projectiles. Après un passage éclair au ras du sol, nous avons effectué une chandelle brutale pour reprendre notre altitude. »

Le raid sur Clark Field, d'une rare violence, dure de 12h20 [9] à 13h37. La totalité des appareils présents sont réduits à l'état de tas de cendres, alors que les P-40, pour différentes raisons, ne sont pas encore arrivés sur zone [10]. Le *1st Lieutenant* Edgar D. Whitcomb écrira :

« Après un temps qui a paru une éternité, le bruit des mitrailleuses a cessé aussi brusquement qu'il avait commencé, et nous sommes sortis des tranchées pour contempler les dégâts. Sur tout le terrain, il ne semblait pas y avoir un seul avion qui n'avait pas été touché. Les équipages qui se trouvaient à proximité de leur appareil ont été détruits avec lui. Quatre corps ont été retrouvés à côté de notre taxi, le n° 87, si calcinés qu'il a été impossible de les identifier. »

Le *1st Lieutenant* Frank A. Kurtz découvre les cadavres de ses huit hommes d'équipage :

« Ils étaient là, gisant immobiles… mes huit petits gars de l'équipage du OLD 99, étendus d'une manière grotesque sans bouger… Ils avaient couru hors de l'avion juste au moment de l'attaque, mais l'explosion les avait tous tués sur le coup. Quelques-uns étaient nus, leurs vêtements arrachés par le souffle. »

[9] On notera le décalage d'une heure avec les horaires cités par Sakai.

[10] Seize des 18 P-40 basés à Iba ont été détruits au sol quelques minutes avant l'attaque de Clark, deux Squadrons en patrouille au large de Manille ne peuvent être avertis, la station radio de Clark ayant été mise hors d'usage par l'une des toutes premières bombes, et le Squadron installé à Del Monte ne peut décoller à cause d'un nuage de poussière qui recouvre la base.

Comme c'est souvent le cas en pareille circonstance, des hommes se distinguent par des actes de pur héroïsme ; c'est le cas du *1st Lieutenant* Fred T. Crimmins Jr. Voyant prendre feu le hangar dans lequel son avion était en train d'être peint, il court jusqu'à son taxi, met en route et le sort au moment où arrivent les Zéro. L'appareil est immédiatement criblé de balles et d'obus, dont un fait exploser le tableau de bord. Tendant la main pour couper les moteurs, Crimmins prend une balle dans le poignet droit. Deux autres pénètrent dans son omoplate droite, et une quatrième lui rase le cuir chevelu. Alors qu'il tente de sortir à quatre pattes, il est lacéré par des shrapnels et des éclats d'aluminium. Il réussit à se réfugier dans un nid de batterie de DCA et trouve même la force de guider les servants en leur signalant l'arrivée des avions ennemis. Il sera décoré de la *Distinguished Service Cross*.

La base de Clark Field est entièrement dévastée. Les baraquements, le mess et les hangars, avec leurs ateliers de réparation et de maintenance, ont été durement touchés, la station radio n'existe plus. Les aviateurs japonais ont pris un plaisir particulier à mitrailler en enfilade les rangées de camions, garés nez à nez, pare-chocs contre pare-chocs, n'en laissant aucun intact ; une cinquantaine d'ouvriers philippins, réfugiés sous un camion-citerne, seront brûlés vifs quand il explosera. On dénombre 55 morts et plus d'une centaine de blessés parmi les militaires américains. Faute de véhicules en état de rouler, l'évacuation des blessés et des brûlés vers les hôpitaux de Manille sera très compliquée.

Ed Whitcomb poursuit : « J'ai trouvé le colonel Eubank dehors, à côté du bâtiment de son QG. Il regardait s'accomplir la destruction de la moitié de sa flotte

▼ Un B-17D survivant de l'épopée des Philippines et de Java, photographié à Archerfield (Brisbane, Queensland), vers mars 1942. Un B-17C (40-2059) et deux B-17D (40-3085 et 3097) du 19th *Bombardment Group* seront rapatriés aux USA en octobre 1942. (Australian War memorial)

de bombardiers. Il n'a pas cherché à se mettre à l'abri. Il est resté debout, impuissant, à contempler les avions ennemis piquer, redresser et revenir, arrosant l'aérodrome de leur feu dévastateur et détruisant méthodiquement le reste des B-17 alignés sur les pistes. »

Sur cet épisode tragique règne encore un flou absolu. À 11h27, le radar d'Iba repère un nombre inconnu d'avions au sud du golfe de Lingayen, se dirigeant vers le sud. L'alerte est donnée à 11h37 par le *Colonel* A. H. Campbell, chef du réseau de guet aérien. Celui-ci affirmera que ce message a été reçu sur le télétype de Clark Field et qu'il en a même obtenu l'accusé de réception en retour, mais il semble néanmoins que les « bombardiers » n'en aient pas eu connaissance. Interrogé après la guerre, Eubank expliquera :

« L'arrivée de la formation japonaise qui a attaqué Clark Field vers midi, le 8 décembre 1941, n'a pas été signalée au *Bomber Command* préalablement au raid. La formation se trouvait pratiquement à la verticale au moment où ont été mises en route les sirènes d'alerte, et les bombes ont commencé à exploser quelques secondes plus tard. Une ou deux fausses alertes avaient été déclenchées dans la matinée. »

LA FIN D'UNE FORCE « IN BEING »

Toutefois, au-dessus de Clark tournent deux B-17 encore intacts. Le *1st Lieutenant* Earl R. Tash est sur le point de se poser quand arrivent les Japonais. Il rentre le train, remet les gaz et gagne un nuage pour prendre le temps de décider s'il rejoint Del Monte ou s'il attend la fin du raid pour se poser à Clark. Mais, alors qu'il choisit la seconde option, il est attaqué dans sa descente par trois Zéro, qui l'endommagent fortement. Néanmoins, le *Private 1st class* Arthur E. Norgaard, qui manie l'affût double du poste de tir du radio, touche l'un des assaillants et l'envoie percuter le sol ; Norgaard est le premier mitrailleur américain à revendiquer un avion ennemi. Tash ira se poser à Del Monte.

Le *1st Lieutenant* John W. Carpenter III, qui, pour des raisons techniques, a décollé en retard quand l'ordre a été donné d'évacuer Clark à 08h00, se présente en même temps que Tash. Le voyant se préparer à atterrir, il lui emboîte le pas, mais l'apparition des Zéro le fait changer d'avis. Pas longtemps, parce qu'il n'a pas assez d'essence pour rejoindre Del Monte. Il se pose donc au milieu des Zéro, qui le criblent de plomb sans toucher un organe vital ni un membre de l'équipage. Malgré les trous dans ses ailes et son fuselage, il est alors le seul B-17 encore en état de vol à Clark Field !

Il est rejoint vers 17h00 par l'appareil (40-3096) du *1st Lieutenant* Hewitt T. Wheless, de retour de sa mission de reconnaissance au-dessus de Formose.

« Nous avons planté nos belles moustiquaires blanches au clair de lune, sous des arbres, dira un aviateur du 30th BS. Le moral dans les chaussettes, nous étions morts de trouille. »

Dans la plantation d'ananas de Del Monte, les aviateurs n'ont qu'une vague idée de ce qui s'est passé à Manille. La liaison radio avec Clark ayant été temporairement coupée et le téléphone étant saturé, ils ne sont tenus au courant de la situation que par les radios commerciales, qui, elles-mêmes, ne relaient que des informations très partielles. En début d'après-midi, l'état-major d'Eubank demande au *Major* Emmett O'Donnell Jr. d'armer ses bombardiers de bombes de… 50 kg (!) pour attaquer une escadre japonaise au nord de Luçon. Brereton : « Vers 16h00, un message a été reçu du Maj. O'Donnell à Del Monte, refusant d'exécuter un ordre émis en clair, parce qu'il craignait qu'il émane d'une cinquième colonne. » Un nouveau message en code est alors adressé à Del Monte, mais le temps de le chiffrer au départ et de le déchiffrer à l'arrivée, l'accusé de réception n'est retourné que vers minuit !

En fait, c'est Tash, quand il se pose à Del Monte vers 17h00, qui donne les premières vraies nouvelles de la tragédie qui s'est déroulée à Clark, illustrées par la blessure du *Staff Sergeant* Michael Bibin, dont l'épaule droite a été emportée par un obus de 20 mm d'un Zéro.

Quand la nuit du 8 décembre 1941 tombe sur les Philippines, la force de dissuasion de MacArthur a été réduite de moitié. Sa « ligne de défense » n'a fait qu'encaisser les coups sans en rendre un seul. Sur les 35 B-17 dont il disposait au petit matin, il n'en reste plus que 17 en état de vol. Dans ces conditions, il semble difficile d'attendre des futures opérations offensives une quelconque efficacité. En outre, la perte de plus de la moitié des chasseurs rend l'avenir des défenseurs assez sombre pour faire face à l'invasion qui se profile.

On pourra accuser de tous les maux Brereton, Eubank et même MacArthur, mais en cette première journée de guerre aux Philippines, l'aviation américaine ne faisait juste pas le poids. ■

▼ THE SWOOSE, le B-17D 40-3097 ayant appartenu au 14th *Bombardment Squadron* du 19th *Bombardment Group*, sera conservé comme avion personnel par le *Lieutenant General* George H. Brett quand il arrivera au Panama le 9 novembre 1942 pour prendre ses fonctions de chef du *Caribbean Defense Command*. (US NARA)

1935-1942
DU PACIFIQUE À L'EUROPE

THE "BIG ASS BIRD"

« Nous avons construit cet appareil pour démolir l'ennemi. Nous l'avons construit pour combattre. »

Un pilote anonyme.

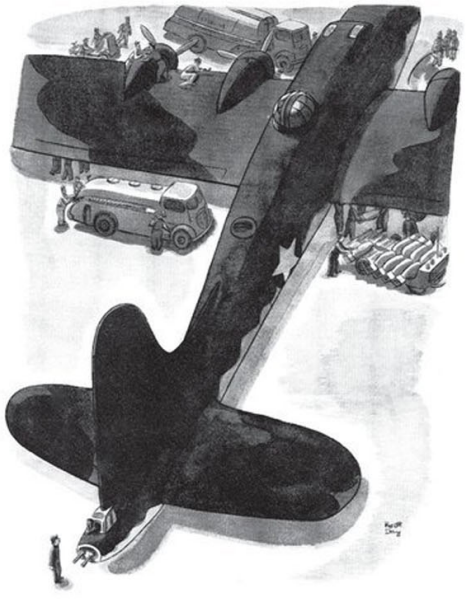
UNE FORTERESSE RENFORCÉE

Le B-17 ayant été conçu pour des opérations défensives, en particulier pour repousser une éventuelle tentative d'invasion du continent ou d'une possession américaine dans le Pacifique, il n'était pas censé se trouver sous le tir nourri de grappes de chasseurs ennemis. Les conseils de la RAF, les informations qui remontent du terrain, mais aussi les premiers rapports sur la guerre aérienne en Europe amènent Boeing à renforcer l'armement et à apporter un certain nombre d'améliorations à son Model 299H.

▲ Un B-17F-5-DL en vol de réception dans la région de Long Beach, probablement entre Glendale et Pasadena (Californie). L'appareil rejoindra le 91st BG en Grande-Bretagne et sera détruit au retour d'une mission le 6 septembre 1943. (US NARA)

LE B-17E

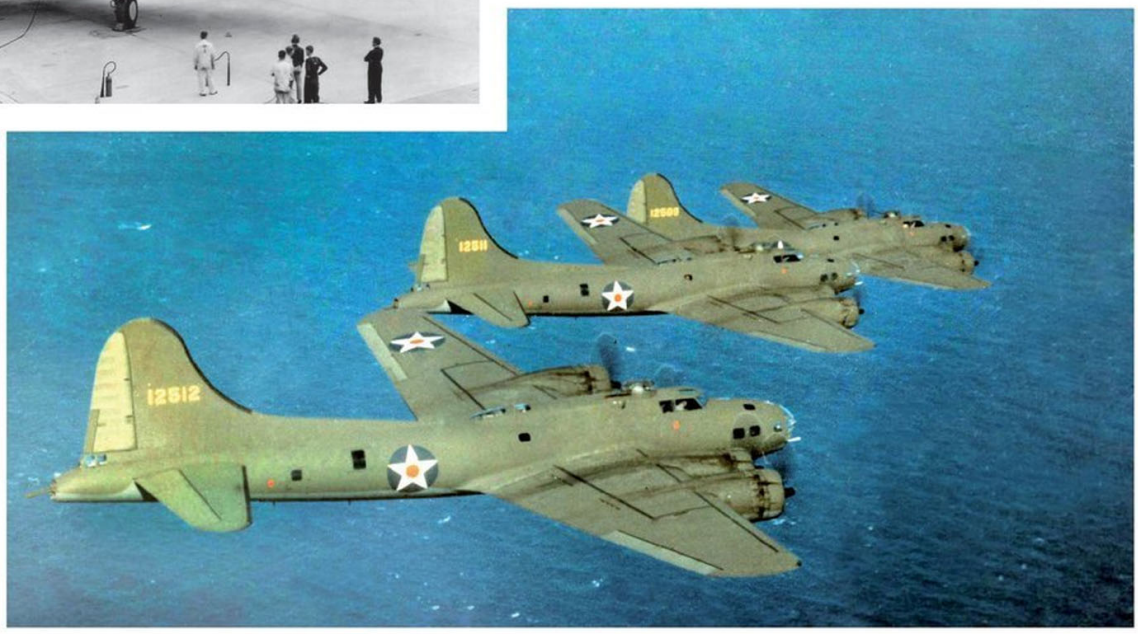
Pour offrir une meilleure stabilité et une plus grande maniabilité à très haute altitude, l'empennage vertical, copié sur celui du Stratoliner, est entièrement revu.
Pour éliminer l'angle mort vers l'arrière, signalé par les équipages des versions précédentes, les ingénieurs rajoutent un poste de tir à l'extrémité de la pointe arrière, armé de deux M-2 de 12,7 mm maniées par un mitrailleur installé dans une position des plus incommodes, plus agenouillé qu'assis sur une selle de vélo et placé au point de convergence de terribles courants d'air glaciaux.



▶ Dessin tiré du *New Yorker* illustrant la solitude du mitrailleur de queue à bord d'un B-17. Alors que tout le monde s'agite à l'avant de l'appareil, celui-ci dit à un mécano : « Oh ! je ne sais pas… Je me sens comme un peu hors du coup ! »

◀ Le B-17E tête de série (41-2393) peu avant son premier vol le 5 septembre 1941. On note l'empennage vertical agrandi de manière importante et muni d'un long filet qui court jusqu'au poste du radio. Bien que le premier B-17E ait pris l'air avec 150 jours de retard sur le programme, le dernier sera livré avec 49 jours d'avance. Un B-17E coûtait 298 065 $. (US NARA)

▼ Trois exemplaires du tout premier modèle du B-17E (41-2509, 2511 et 2512) au large de la côte Ouest des États-Unis, pris en compte fin janvier 1942. (US NARA)



▼ Il s'agit de la première photo de la ligne d'assemblage du B-17E à Seattle diffusée à la presse en janvier 1942. Optimisé pour la production en masse, le B-17E possède un fuselage composé de quatre éléments : la partie avant jusqu'au compartiment du radio (que l'on voit ici), la section centrale avec la soute à bombes, la partie arrière et l'empennage ; la section centrale de l'aile est incorporée à la partie avant du fuselage. (US NARA)

En fait, c'est tout le fuselage arrière, à partir du compartiment du radio, qui est redessiné et allongé de 1,80 m, l'idée étant d'accroître l'espace destiné aux mitrailleurs et d'augmenter l'armement. Une tourelle Sperry A-1 équipée de deux M-2 est installée sur le dessus du fuselage, en arrière du poste de pilotage. Toutefois, elle est limitée en azimut vers le bas et tourne trop lentement pour suivre des chasseurs qui défilent pleins gaz par le travers de l'avion.
La baignoire ventrale, aussi mal pratique qu'inefficace, est remplacée par une tourelle Bendix télécommandée (2x12,7 mm). Or, cette dernière n'apporte aucun progrès, comme l'explique le *1st Lieutenant* James V. Edmunson : « Le mitrailleur s'installait à plat ventre. Il visait à travers un miroir qui lui renvoyait une image inversée de sa cible comme sur les vieux appareils photo à plaques. Ce dispositif collait des nausées et donnait le vertige au mitrailleur. Je ne crois pas que plus de 100 projectiles aient été tirés par la tourelle Bendix de tous les B-17E réunis – en tout cas, pas un seul avion japonais n'a été revendiqué. » Dans bien des cas, elle sera purement et simplement déposée.
Le mécanicien de bord est désormais installé juste derrière les deux pilotes et peut leur apporter son aide en lisant à voix haute les cadrans lors du décollage et de l'atterrissage. Il est responsable de la tourelle supérieure ; cependant, en raison de son exiguïté, il ne peut porter ni masque à oxygène ni parachute quand il l'occupe. Derrière lui se trouve la soute à bombes, séparée en deux par une étroite passerelle qui mène au poste du radio, lui-même chargé de manier la mitrailleuse de 12,7 qui a été conservée.
Les sabords, plus petits et désormais rectangulaires, sont équipés d'un cache vitré coulissant ; en revanche, ils restent positionnés en vis-à-vis, ce qui s'avérera mal commode au combat, les deux mitrailleurs se gênant mutuellement à cause de l'étroitesse du fuselage. Ces deux postes sont également très inconfortables, en particulier quand les sabords sont ouverts, laissant un vent sibérien s'engouffrer.

▲ Un *Sergeant* pénètre dans la tourelle ventrale d'un B-17F. Ce poste était nécessairement réservé à de petits gabarits et souvent aux plus jeunes membres de l'équipage. La position recroquevillée provoquait des crampes et des ankyloses au retour – sans parler de la difficulté à satisfaire à des besoins naturels lors de missions pouvant durer de nombreuses heures. C'était incontestablement le poste le plus difficile à tenir à bord d'un B-17, d'autant que, en combat, la rapide rotation tous azimuts de la tourelle entraînait vertiges, nausées et pertes de repères. Se vomir dessus était encore un moindre mal, comparé à l'idée d'un blocage de la tourelle empêchant le mitrailleur de l'évacuer alors que l'avion s'apprêtait à effectuer un atterrissage forcé sur le ventre… Pas vraiment une situation très enviable. (US NARA)

▼ Nippon Miss, l'un des premiers B-17E livrés au 303rd *Bombardment Group* à Gowen Field (Boise, Idaho) le 28 février 1942, soit quinze jours après son activation. Le groupe gagnera Molesworth (Angleterre) le 12 septembre. (US NARA)

Contrairement à l'armement des tourelles, qui se coupe automatiquement à certaines positions, les mitrailleuses de sabord n'ont pas de butée, et il ne sera pas rare que des mitrailleurs entraînés par leur enthousiasme tirent sur l'empennage ou les ailes de leur propre avion.

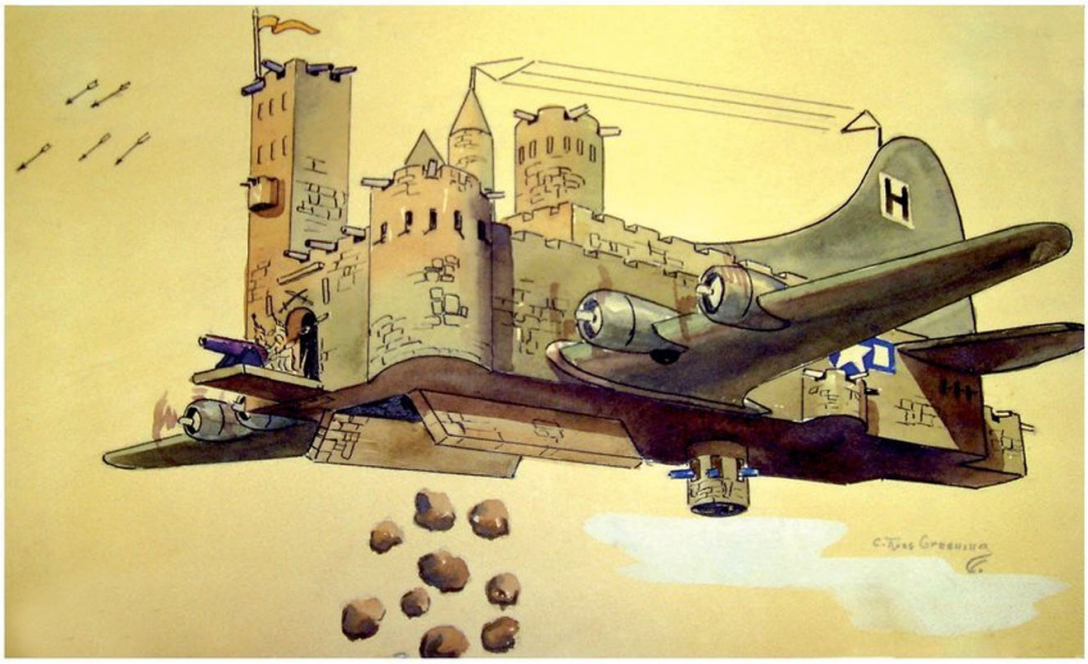
Enfin, l'unique 7,7 mm montée dans le nez est conservée telle que, personne n'imaginant qu'un chasseur ennemi serait assez fou pour entreprendre une passe frontale en raison de la vitesse combinée des deux avions. Elle est jugée totalement inadéquate par les équipages, qui s'en servent d'autant moins que les douilles viennent joncher le plancher de la pointe avant, ce qui gêne parfois le travail du bombardier. Par la suite, d'autres mitrailleuses seront montées selon diverses formules dans le plexiglas de la pointe avant, soit à l'initiative des *Modification Centers*, soit à celle des groupes eux-mêmes.

L'équipage se compose désormais de 10 hommes (dont au moins trois officiers : les deux pilotes et le navigateur, voire parfois le bombardier), du moins en théorie, parce que, pour différentes raisons, il sera souvent limité à 9 voire à 8 dans quelques théâtres d'opérations ou porté à 11 dans certaines circonstances.

Plus lourd de 7 tonnes que le Model 299 de base (15 075 kg à vide), le Model 299O est également plus rapide de 40 %, atteignant 512 km/h à 7 625 m.

Cette version, baptisée **B-17E**, la première considérée comme « offensive », est commandée à 812 exemplaires le 30 août 1940, le premier (41-2393) effectuant son vol

◀ Ce mitrailleur ventral, le *Staff Sergeant* George H. Bogart, un vétéran ayant déjà accompli 28 missions et titulaire de l'*Air Medal* avec trois palmes, dispose les bandes de munitions dont il va avoir besoin pour sa prochaine sortie. Il a posé son parachute sur le plancher du fuselage : il n'y a pas de place pour lui à l'intérieur ! Or, si la tourelle possède une trappe qui lui permet de l'évacuer directement, il ne pourra le faire que sans parachute… (US NARA)



▶ Caricature de la « forteresse volante » réalisée par le *Lieutenant Colonel* Charles R. Greening (17th BG, abattu dans un B-26 au-dessus de Naples le 17 juillet 1943) lors de son long séjour au *Stalag Luft* I, qu'il publiera après la guerre dans son livre *Not as Briefed*. (National Museum of the USAF)

initial le 5 septembre 1941. Elle entre immédiatement en production.

À compter de la 113e machine (41-2505), la tourelle ventrale télécommandée est remplacée par une tourelle sphérique électrique rétractable Sperry dans laquelle prend place un mitrailleur dans une position fœtale assez particulière ; pour cette raison, le poste sera réservé aux petits gabarits. La trappe d'entrée étant diamétralement opposée aux mitrailleuses, il peut y accéder ou en sortir en vol, quand les armes sont pointées verticalement vers le bas, ou au sol, quand elles sont à l'horizontale. Si par malheur la tourelle est coincée au retour, il devra assister à l'atterrissage à moins de 40 cm du sol, une expérience pour le moins vivifiante… Il y aura, malheureusement, quelques cas tragiques où le commandant de bord aura à choisir entre l'évacuation en vol ou l'atterrissage sur le ventre, sachant que, de toute manière, le mitrailleur de la « ball turret » devra être sacrifié pour sauver les autres membres de l'équipage.

Les premiers modèles de la Sperry souffrent de deux graves défauts. À force d'être ouverte et fermée et à cause des vibrations, le système de verrouillage de la trappe prend du jeu ; il est arrivé que, sous le poids du mitrailleur qui s'adosse à elle, celle-ci s'ouvre en plein vol, exposant à l'air libre le mitrailleur sans parachute et suspendu à l'avion par deux harnais ! En raison d'un circuit d'évacuation mal étudié, des douilles s'y coincent fréquemment, entraînant l'enrayement des armes. Ces deux défauts seront corrigés sur les modèles ultérieurs.

Il est bon de signaler que la montée à bord de l'équipage s'effectuait par la porte située à l'arrière du fuselage, sur le côté droit, et que les acrobaties par la trappe de nez étaient réservées aux caméras des reporters ou des cinéastes de Hollywood.

En fait, seuls 512 exemplaires sont construits, le reste du contrat étant transféré à la version suivante. Le dernier B-17E est livré le 28 mai 1942. Les besoins sont alors tels que, aussitôt contre-réceptionnés par l'USAAF, les appareils sont acheminés aux unités de première ligne.

Le B-17E est la première « vraie » forteresse volante, car, sans être encore irréprochable, son armement défensif est maintenant réellement redoutable. Un pilote écrira [1] :

[1] Flying Forts – M. Caidin – Ballantine Books, New York, 1969.

◣ Les B-17E du 303rd *Bombardment Group* ont été soigneusement alignés pour la visite du *Major General* Frederick L. Martin, commandant la *Second Air Force*, à Gowen Field (Boise, Idaho), le 22 avril 1942. La plupart des appareils présents resteront sur le territoire américain, mais quelques-uns suivront le groupe en Angleterre. (US NARA)

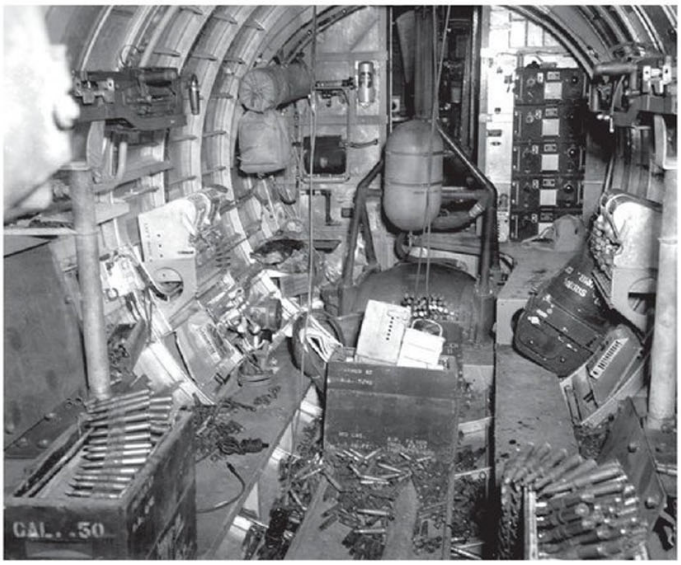
▼ Le cinquième B-17F sorti des chaînes de Seattle. On distingue la pointe avant débarrassée de ses encombrants montants et la tourelle ventrale Sperry. Cet appareil, versé au 97th *Bombardment Group*, figure parmi l'une des premières pertes de la *Eighth Air Force* en Europe, étant abattu par le III./JG 2 au-dessus de Lorient le 21 octobre 1942. (US NARA)

« Nous avons construit les premiers modèles du Flying Fortress, du bon vieux 299 jusqu'au B-17D, comme des avions défensifs. Ils devaient protéger nos côtes, défendre la nation. Tout a changé avec le nouveau B-17E. Maintenant, nous disposions d'une arme totalement offensive. Nous avons construit cet appareil pour démolir l'ennemi. Nous l'avons construit pour combattre. »

LE B-17F

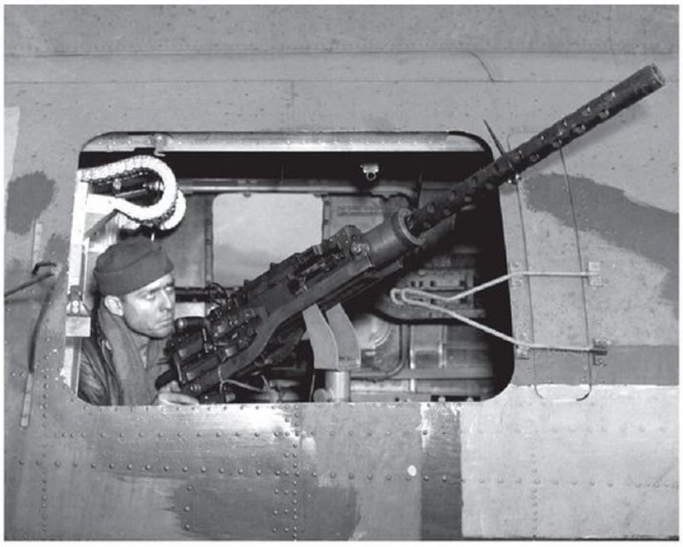
Le **B-17F** (Model 299P) est la première version à être produite en masse, puisque pas moins de 3 405 exemplaires en seront livrés. Une telle montée en charge n'a été rendue possible qu'à la suite de la création d'un pool (baptisé BVD) regroupant Boeing, Lockheed-Vega à Burbank (Californie) et Douglas à Long Beach (Californie), après que Clairmont L. Egtvedt, sous la pression de l'Air Force, a finalement accepté de céder la licence de fabrication à ses deux concurrents et désormais amis.

Extérieurement, il est difficile de distinguer les deux versions l'une de l'autre, les seules différences résidant dans l'installation d'une pointe avant vitrée sans montants et de deux mitrailleuses supplémentaires de chaque côté du nez (les premiers cas de folie de pilotes de chasse ennemis ayant sans doute été détectés).



▲ *Bon ! maintenant, nettoyez-moi tout ce bazar !* Le fuselage arrière d'un B-17F, vu depuis la queue, au retour d'une mission. On aperçoit les deux mitrailleuses de sabord, la tourelle ventrale avec sa bombonne d'oxygène et, à droite, le long de la cloison, les émetteurs et récepteurs radio (le poste du radio se trouvant de l'autre côté de la cloison). (US NARA)

▲ Un mitrailleur de sabord droit, vitres fermées. (US NARA)

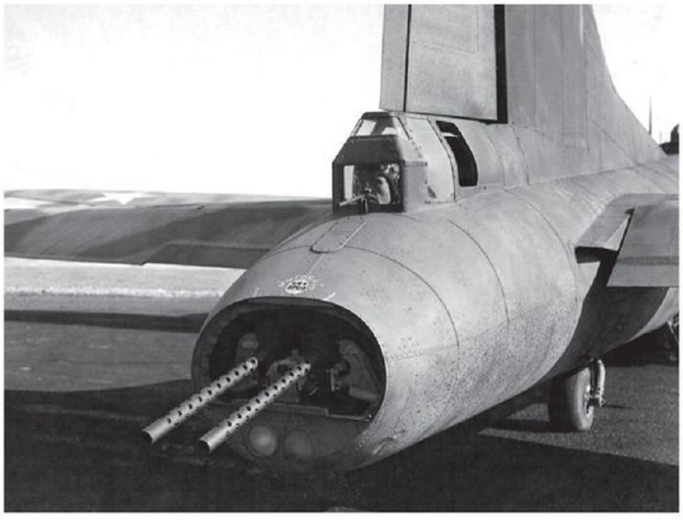


▲ Un mitrailleur de sabord gauche, vitres ouvertes. (US NARA)

En revanche, à l'intérieur, plus de 400 modifications ont été apportées, dont l'une des plus significatives est la mise en œuvre de moteurs R-1820-97 pouvant développer jusqu'à 1380 ch en puissance d'urgence ; chacun entraîne une hélice Hamilton Standard à pales larges ayant nécessité le « rabotage » des capots moteurs. Pêle-mêle, les changements portent sur une nouvelle tourelle ventrale, le système d'oxygène, le renforcement du train d'atterrissage (permettant d'augmenter le poids maximal en charge à 30, puis 32 tonnes), les râteliers à bombes externes (peu populaires et rarement utilisés), l'implémentation du système AFCE (*Automatic Flight Control Equipment*) donnant automatiquement le contrôle latéral de l'avion au bombardier entre le moment où le viseur Norden est pointé sur l'objectif jusqu'à celui de la chute des bombes, l'installation de réservoirs dits « Tokyo tanks » (4 845 litres) dans les ailes et d'une nourrice de 3 730 litres dans la soute à bombes, etc.

Un certain nombre de B-17F sont modifiés rétroactivement pour recevoir le radar de bombardement H_2X à la place de la tourelle ventrale. Ces « Mickey Ships », comme ils sont surnommés, agissent en tant qu'éclaireurs en illuminant l'objectif pour permettre aux autres de bombarder à travers le brouillard ou une couche nuageuse.

Cette prolifération de modifications, certaines importantes, la plupart mineures, qui seront apportées progressivement sur les chaînes d'assemblage, donne naissance au système des « block numbers » afin d'individualiser les variantes à l'attention des équipes techniques chargées de la maintenance des avions – chaque « block » entraînant l'édition d'un additif au manuel d'entretien.



▲ Le poste du mitrailleur de queue. Il avait le nez collé sur la vitre et le collimateur dans une position très inconfortable. (US NARA)

◀ Le B-17F-115-BO (42-30631) est le premier équipé d'une tourelle de nez, qui sera montée en standard dans la version suivante, le B-17G. (US NARA)

La mitrailleuse du radio. (US NARA)

À PROBLÈMES NOUVEAUX, SOLUTIONS NOUVELLES

L'introduction de ces nouvelles machines devant être capables d'opérer à la fois à des altitudes substratosphériques par -50° C et dans un climat tropical, où il peut régner une atmosphère saturée en humidité et une température de +50° C, conduit à étudier de nouveaux équipements leur permettant, à elles et à leurs équipages, de remplir leur mission. La mise en œuvre du B-17 va beaucoup plus loin que la seule question industrielle, car elle est également tributaire de tout un ensemble d'équipements et de consommables destiné à améliorer son efficacité, ou plus simplement à ne pas laisser les avions cloués au sol pour des raisons climatiques.

Un appareil basé sur un terrain tropical et opérant à très haute altitude peut encaisser une amplitude de température allant jusqu'à 100° C, qui est, en règle générale, mal supportée par tous les éléments qui le composent. Ceux-ci sont soumis à des dégradations dont la progressivité et l'irréversibilité dépendent de la nature du matériau utilisé : aluminium, acier, plexiglas, caoutchouc ou… homme ! Les conduites de fluides hydrauliques deviennent cassantes et les pneus se craquellent, l'huile se solidifie et le liquide de refroidissement se transforme en gelée. Quant aux hommes, commués en bonshommes de neige suffocants au-delà de 5 000 m d'altitude, ils peinent à remplir leur mission.

Outre la mise en œuvre d'installations spécifiques, comme des chambres reproduisant les pressions subies à haute altitude pour tester tourelles et mitrailleuses, le *Cold Weather Testing Detachment* de Ladd Field, Alaska (future Eielson AFB), est mis à contribution.

Toutefois, le B-17F reste pour les mécanos un véritable cauchemar, car ils se rendent vite compte que bien qu'utilisant les mêmes « block numbers », les membres du pool BVD apportent les changements à leur rythme sans se soucier de respecter les caractéristiques définies pour chacune des variantes. Pour arranger les choses, les *Modification Centers* implantés dans les divers théâtres d'opérations incorporent de leur propre initiative les aménagements qu'ils jugent nécessaires en fonction des particularités locales !

Boeing fait voler le premier B-17F (41-24340) le 30 mai 1942 – soit deux jours après la livraison du dernier B-17E. Le constructeur historique du B-17 en produira 2 300 exemplaires. Vu que les « block numbers » progressent de 5 en 5, on se rend compte du nombre de modifications apportées sur les chaînes de montage, quand on sait que les toutes dernières machines portent la dénomination de B-17F-130-BO !

La division Vega de Lockheed lâche son premier B-17F (42-5705) sur la piste le 4 mai 1942 ; il sera suivi par 499 petits frères. Douglas en produira 605.

Le suffixe attribué aux « block numbers » des deux avionneurs est respectivement -VE et -DL (celui de Boeing-Seattle est -BO). Un B-17F (42-30631) est testé avec la « tourelle de menton » (*chin turret*), inaugurée sur le « bombardier d'escorte » YB-40 (voir plus bas). De nombreuses bandes de fous furieux ayant été détectées au sein de la Luftwaffe, bien décidées à attaquer de face les Fortress, cette tourelle doit équiper la variante B-17F-135-BO ; toutefois, celle-ci est rebaptisée B-17G-1-BO. Néanmoins, les 86 derniers exemplaires de cette version construite par Douglas (B-17F-70-DL, -75-DL, -80-DL et 85-DL) sont ainsi aménagés. Fin août 1943, la production du pool BVD se concentre sur le B-17G, dont le premier exemplaire est livré le 4 septembre.

Ce mitrailleur de sabord a déjà largement utilisé ses munitions… Il porte son équipement complet se composant d'une combinaison électrique chauffante, d'un inhalateur, de bottes et de gants fourrés et d'un tablier « anti-*Flak* » par-dessus sa Mae-West, qui protégeait surtout des shrapnels et des éclats de métal. (US NARA)

Ces essais débouchent sur un certain nombre d'améliorations qui seront incorporées au fil des mois : volets automatiques au radiateur d'huile, système de dilution de l'huile, circuit de chauffage (alimenté par les moteurs) allant de la cabine de pilotage jusqu'au poste du mitrailleur de queue, prises d'alimentation électrique des combinaisons de vol chauffantes, pneus neige antidérapants, graisse résistant au froid pour lubrifier les câbles de gouvernes, huile à la viscosité supportant des températures très négatives, dégivreurs sur le bord d'attaque des ailes et de l'empennage arrière, dégivrage des vitres du poste de pilotage et de la pointe avant, essuie-glace sur le pare-brise, démarrage de l'APU au propane, etc.

La sécurité et le confort des équipages font aussi partie des études et amènent au développement d'équipements d'oxygène et d'interphones améliorés, de combinaisons de vol chauffantes électriques, de casques et gants mieux adaptés au grand froid, de lunettes anti-buée et de gilets « anti-*Flak* ».

En ce qui concerne l'armement, le commandant de l'*Air Force School of Applied Tactics* recommande au général Arnold d'installer des armes à haute vélocité, offrant une trajectoire tendue et une plus longue portée. Peu favorable au canon de 20 mm, il suggère de remplacer les 12,7 mm par des mitrailleuses de 0.60-in (15,2 mm) et de monter un canon de 37 mm dans les tourelles. Il milite enfin en faveur d'un entraînement plus poussé des mitrailleurs. Seul ce dernier point sera retenu ; en effet, aucune mitrailleuse de 15,2 n'est disponible, et l'Air Force n'est pas décidée à en faire fabriquer une, et si le canon de 37 présente de nets avantages en termes de trajectoire et de portée, en revanche, son poids s'avère rédhibitoire.

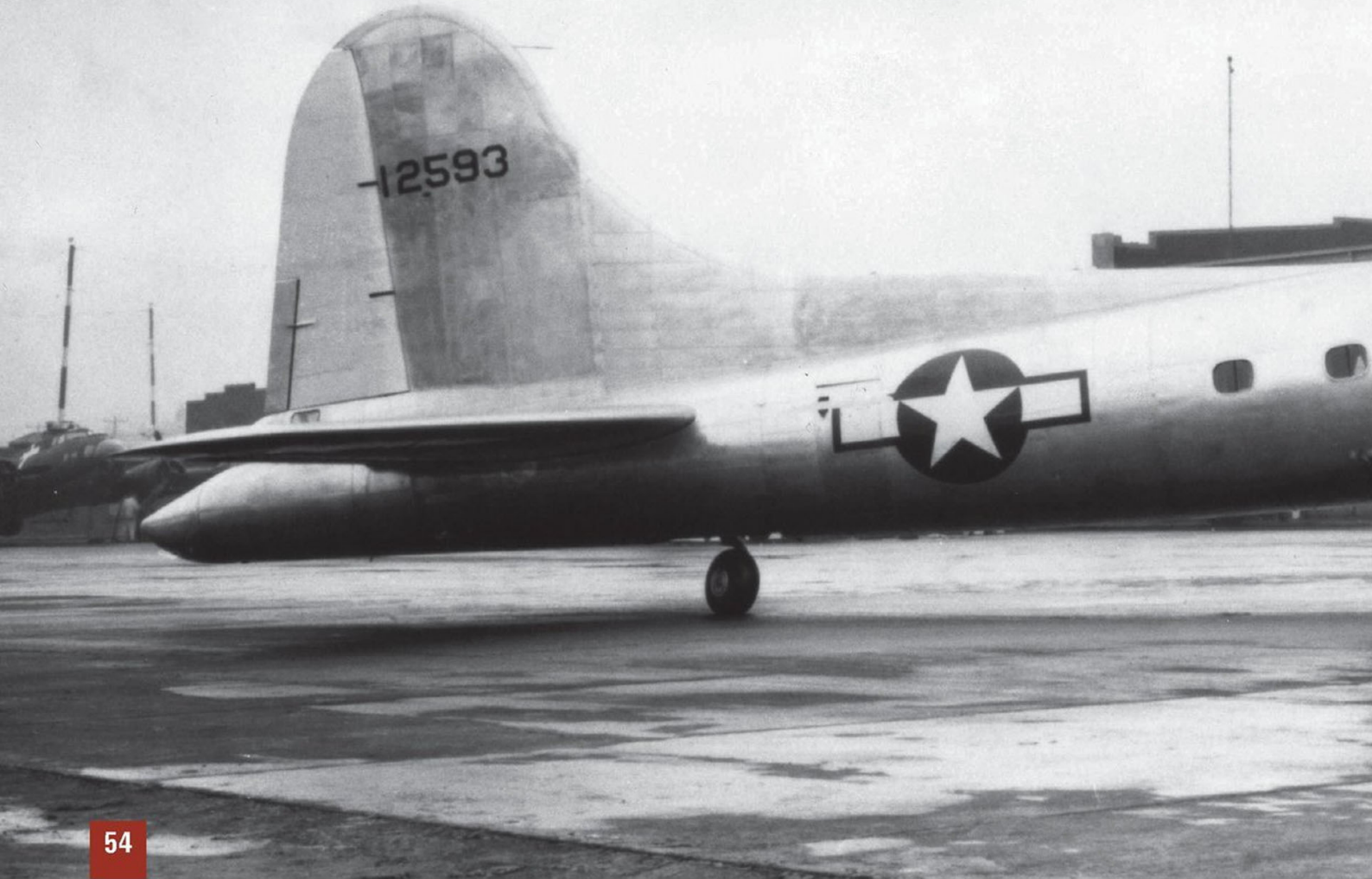
VERSIONS DÉRIVÉES

Après avoir intégré le pool BVD, Lockheed-Vega obtient l'autorisation de développer une variante du B-17E équipée de moteurs en ligne Allison V-1710-89 de 1 425 ch. Un contrat est signé le 10 juillet 1942 pour la construction d'un prototype, baptisé **XB-38**. Celui-ci diffère peu du B-17E (41-2401) qui a été alloué à l'avionneur, à l'exception de quelques modifications nécessitées par l'adoption des nouveaux groupes propulseurs. Il vole le 19 mai 1943 et s'avère légèrement plus rapide que le B-17E. Toutefois, il s'écrase le 16 juin 1943 lors de son neuvième essai en vol, ce qui met un terme non seulement à l'expérimentation, mais aussi au projet, d'autant qu'Allison parvient déjà difficilement à subvenir aux besoins des chasseurs monomoteurs (P-39 et P-40) et bimoteurs (P-38), dont la production bat son plein. Alors un quadrimoteur…

Il faut aussi signaler le transfert d'un B-17F (42-3521) à l'US Navy (BuAer 34106), qui le fera mettre aux standards B-17G après lui avoir donné la dénomination de PB-1.

Dans le cadre du « Lend-Lease », les Britanniques sont destinataires de 45 **Fortress Mk. IIA** (B-17E), auxquels s'ajoutent 19 **Fortress Mk. II** (B-17F) en prêt (ultérieurement transformé en transfert) et 14 autres Mk. IIA échangés avec la *Eighth Air Force* contre le même nombre de Fortress Mk. III (B-17G) livrés à la RAF. Ces machines, prises en compte entre juin et novembre 1942, sont réservées au *Coastal Command*. Un exemplaire (FK185) recevra à titre expérimental un canon Vickers S de 40 mm dans une tourelle Bristol B.16 montée dans le nez ; cette arme était destinée à la lutte anti-sous-marine.

▼ Le prototype XC-108 (41-2593) qui sera ultérieurement offert au général MacArthur comme avion de transport personnel. Lui qui détestait les voyages en avion… (US NARA)



▼ Le XB-38. L'appareil, d'un poids à peu près équivalent à celui d'un B-17E, était légèrement plus rapide. Seule la pénurie de moteurs Allison bridera sa mise en production – mais peut-être aussi la nécessité d'une certaine standardisation pour des modèles produits à des milliers d'exemplaires. (National Museum of the USAF)

La carrière opérationnelle de ces versions sera traitée dans le second tome.

En 1943, un B-17E (41-2593) est transformé en **XC-108** et offert au *General* Douglas MacArthur (qui le baptisera BATAAN) comme avion de transport personnel. En août 1943, un B-17F (41-2595) devient **XC-108A** pour tester la possibilité de recycler les anciens modèles du B-17 en avions de transport ; une large porte de chargement est découpée du côté gauche du fuselage, et le poids total en charge est porté à 22 250 kg. Le B-17F 42-30190 devient **XC-108B**, une « citerne volante » pour le ravitaillement en vol. Aucun de ces deux derniers projets ne débouchera sur quoi que ce soit de concret.

D'autres vétérans seront transformés en **TB-17F** pour l'entraînement des équipages après leur retour aux États-Unis. Enfin, 61 B-17 sont modifiés pour la reconnaissance photo stratégique sous la dénomination de **F-9**.

▲ Le B-17E (41-9141) au premier plan, portant le camouflage de la RAF et la flamme tricolore britannique sur la dérive, fait partie d'un lot de 300 Fortress II commandé par l'*Air Ministry* (contrat BSC 149) et qui ne sera honoré qu'à hauteur de 45 exemplaires, l'USAAF préemptant le reste. Les deux appareils visibles sur cette photo ne quitteront jamais le territoire des États-Unis. (National Museum of the USAF)

▼ BATAAN, le XC-108 du *General* Douglas MacArthur lors d'un voyage en Australie en mars 1944. (Australian War Memorial)

LE BOMBARDIER D'ESCORTE : UN FIASCO ANNONCÉ

C'est fin septembre 1941 qu'apparaît pour la première fois l'idée d'un « convoy defender », quand l'*Experimental Engineering Section* de la *Materiel Division* demande l'étude d'un bombardier d'escorte. Les trois principales caractéristiques de ce multimoteur seraient : 1) une vitesse légèrement supérieure et la même autonomie que celle des bombardiers à chaperonner ; 2) un blindage renforcé pour protéger l'équipage, les moteurs et les circuits d'huile et de carburant ; 3) un nombre suffisant de tourelles pour engager en même temps deux chasseurs ennemis attaquant sous des angles différents.

Ce qui est intéressant à noter, c'est que ces ingénieurs, certainement de haut niveau, ne se rendent compte à aucun moment que leurs exigences sont mutuellement exclusives : comment peut-on espérer d'un avion

fortement alourdi qu'il puisse avoir des performances supérieures à celles du bombardier de base si la puissance de ses moteurs reste la même ?
Et comme à chaque fois sur le sujet épineux du chasseur d'escorte, le dossier en reste au stade de la déclaration d'intention pendant de nombreux mois.
Ce n'est que le 1er avril 1942, à l'occasion d'une réunion tenue dans le bureau du *Colonel* Millard E. Gross, directeur des *Military Requirements*, que l'idée refait surface. Gross demande qu'un cahier des charges soit immédiatement établi sur les bases des caractéristiques définies par l'*Experimental Engineering Section* et du compte rendu du comité d'octobre 1941. Afin de gagner du temps, il suggère d'utiliser un bombardier déjà existant (Boeing B-17 Fortress ou Consolidated B-24 Liberator) plutôt que de se lancer dans la conception d'un appareil nouveau. Le 13 avril 1942, la *Materiel Division* rédige le cahier des charges.
Le 2 août, la Vega Aircraft Corporation, filiale de Lockheed installée à Burbank (Californie), reçoit un B-17F-1-BO (41-24341) qui a déjà été équipé d'un poste de tir arrière hydraulique et d'une maquette de la tourelle de nez Bendix par le *Modification Center* de Cheyenne (Wyoming).

▲ Successivement baptisé WABBIT TWACKS (96th BG) et BOOTS III (401st BG), le B-17F-90-BO (42-30227) réintégrera les États-Unis en juin 1944, où il sera transformé en TB-17F pour entraîner navigateurs et bombardiers.
(US NARA)

▼ Les 2 photos ci-dessous : À l'été 1943, dans le cadre du « Reed Project », le B-17E 41-9112 DREAMBOAT est modifié en « convoy defender » par les bons soins du *Major* Robert J. Reed, officier ingénieur du *Combat Crew Replacement Center* de Bovingdon. L'appareil est équipé de tourelles Consolidated dans le nez et dans la queue et d'une tourelle Martin derrière le poste de pilotage ; l'armement du compartiment radio et celui des sabords se composent de deux 12,7 jumelées et assistées hydrauliquement – soit un total de 14 mitrailleuses. Il est également muni de trappes à bombes en accordéon. On note la baignoire sous le nez logeant le bombardier allongé à plat ventre.
(US NARA)

◢ **BOEING B-17E (41-9112)**
Reed Project
Combat Crew Replacement Center
Bovingdon, juin 1943.

Vega ajoute une tourelle derrière le compartiment du navigateur et installe des mitrailleuses jumelées assistées hydrauliquement et munies d'un collimateur spécial dans chaque sabord – ce qui donne un total de 14 mitrailleuses de 12,7 mm ; les mitrailleuses de queue sont alimentées en continu pour… quatre minutes de tir. En outre, le blindage est renforcé (500 kg rien qu'autour des moteurs), et la soute à bombes, devenue inutile, sert de magasin pour les munitions : 11 135 cartouches en standard et jusqu'à 17 765 au maximum ! Le poids maximal de l'avion s'envole à 28 765 kg.

L'appareil est rebaptisé **YB-40** et rejoint le centre d'essais d'Eglin le 9 septembre 1942, où il est testé en vol entre le 10 et le 17 du mois. Sans être débordants d'enthousiasme à son égard, les experts reconnaissent que l'implantation d'une tourelle de nez constitue un progrès majeur en matière de défense. Le prototype est alors restitué à Vega pour le montage de la véritable tourelle Bendix.

À l'origine, il est prévu de modifier six B-17F, mais, le 11 octobre, le *Director of Military Requirements* décide de porter ce nombre à vingt dès la conclusion des essais à Eglin ; viendront s'ajouter ultérieurement quatre **TB-40** destinés à l'entraînement des mitrailleurs. En raison d'un plan de charge trop serré, la transformation des YB-40 est confiée à l'usine Douglas de Tulsa. Le projet est classé hautement prioritaire : les B-17F [2], directement prélevés sur la chaîne d'assemblage de Burbank, doivent être livrés à Tulsa au 20 novembre 1942 et les YB-40 remis à l'Air Force au 1er mars 1943. Cependant, le programme prend du retard en raison de difficultés techniques et d'une rupture de stock de certains éléments. Les YB-40 ne peuvent pas être réceptionnés avant le mois de mai 1943 et sont pris en compte sans l'assistance hydraulique des mitrailleuses de queue et de sabord ; il est prévu que les modifications soient effectuées ultérieurement « in the field ».

[2] B-17F-10-VE 42-5732 à 5744, B-17F-30-VE 42-5871, B-17F-35-VE 42-5920, 5921, 5923 à 5925 et 5927.

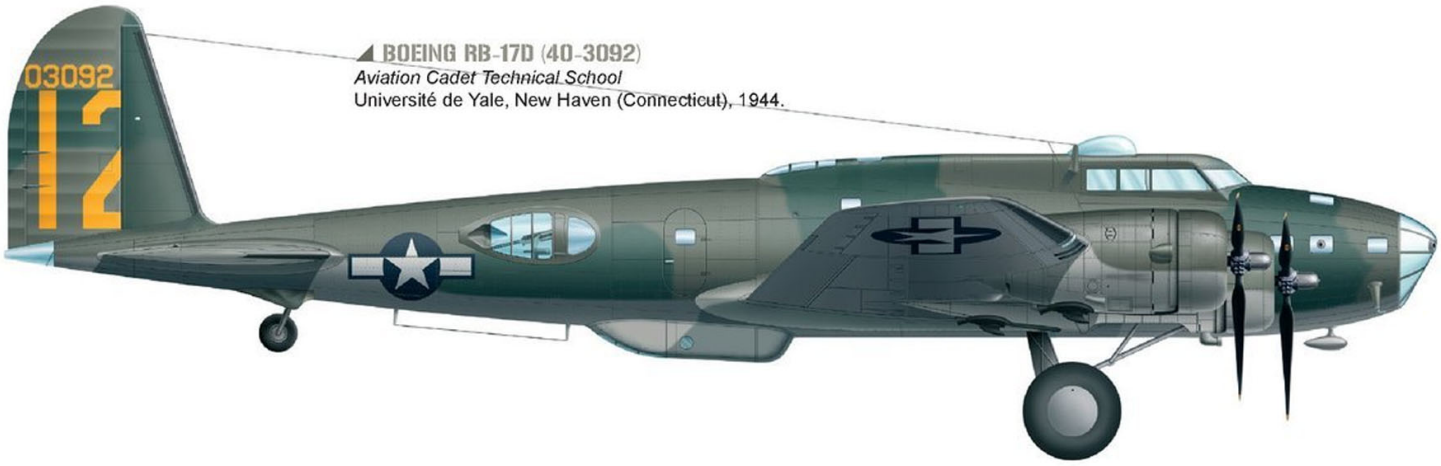
La même demande est formulée à Consolidated à Fort Worth, qui transforme alors d'une manière similaire le B-24D-CO 41-11822, qui reçoit la dénomination de XB-41.

Les avis divergent à propos du possible impact du « convoy defender » sur le cours de la guerre aérienne en Europe. Un groupe d'aviateurs, revenu d'Europe après un premier tour d'opérations, visite Eglin Field et s'émerveille devant ces avions (YB-40 et XB-41) qui vont « révolutionner le bombardement diurne au Royaume-Uni ». Selon leurs dires, un nombre suffisant de ces machines permettrait une pénétration en profondeur des bombardiers au cœur même du *Reich* sans l'aide de chasseurs d'escorte ; ils recommandent leur envoi au front le plus vite possible.

▼ et ◥ Alignement de trois YB-40 affectés au 327th Bombardment Squadron du 92nd *Bombardment Group* à Alconbury, en mai 1943. La majorité des YB-40 n'ont jamais reçu l'assistance hydraulique pour les mitrailleuses de sabord et de queue. (US NARA)

◀ Un YB-40 (ex-Chicago du 92nd *Bombardment Group*) sur une base-école aux États-Unis en 1944. Vu qu'il a été désarmé, il est peu probable qu'il servait à l'entraînement des mitrailleurs. (US NARA)

▼ Le YB-40 42-5736, baptisé TAMPA TORNADO du temps où il appartenait au 327th Bombardment Squadron, 92nd *Bombardment Group*, est ici l'objet de la curiosité d'un groupe d'écoliers britanniques sur la base de Kimbolton, en octobre 1943. Il porte alors les codes du 524th *Bombardment Squadron*, 379th *Bombardment Group* (WA-P). (US NARA)

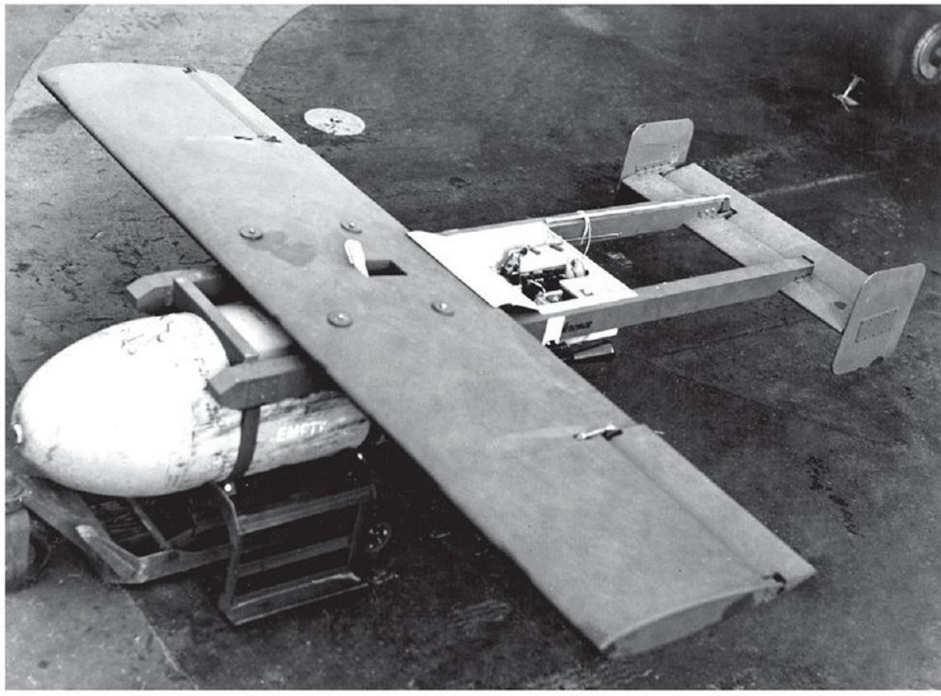


BOEING RB-17D (40-3092)
Aviation Cadet Technical School
Université de Yale, New Haven (Connecticut), 1944.

Le *Major General* Carl Spaatz, commandant les forces aériennes US en Europe, approuve pleinement le projet et espère que les délais pourront être respectés.
Douze YB-40 [3] arrivent en Angleterre fin mai 1943 et sont immédiatement affectés au 327th *Bombardment Squadron* du 92nd *Bombardment Group* basé à Alconbury. Ils participent à leur première mission, l'accompagnement d'un raid sur Saint-Nazaire, le 29 mai. La Luftwaffe reste discrète, et les « convoy destroyers » n'ont pas l'occasion de tester leur puissance de feu. Ils ont cependant l'occasion de tester leur impuissance à suivre l'allure des B-17, une fois ceux-ci débarrassés de leurs bombes ! L'escorte arrive à Alconbury une bonne demi-heure après ceux qu'ils étaient censés protéger. Certes, tout le monde était conscient du différentiel de vitesse, mais peut-être pas à ce point. Il est possible que, si la chasse allemande avait tenté d'interférer avec les « porcs-épics volants », elle serait tombée sur un bec, quoiqu'il ne soit pas inutile de rappeler que les Fw 190 sont armés de canons qui peuvent faire mouche hors de portée des 12,7 – comme on le verra plus loin. Bref, sans parler (encore) de fiasco, l'expérience est pour le moins peu encourageante.
Les YB-40 sont placés sur les flancs de l'expédition, mais leur faible vitesse constitue un grave handicap pour toute la formation. Il est alors décidé d'augmenter la pression d'admission de 50 à 75 mm et le régime de 100 tours par minute, mais les moteurs souffrent, et l'avion devient poussif à haute altitude. En outre, on s'aperçoit que l'armement renforcé ne sert guère qu'à défendre l'avion lui-même, car, étant du même calibre que celui des bombardiers, il n'apporte aucune contribution significative à la puissance de feu combinée des *boxes*.
Les YB-40 participent à quelques autres sorties, notamment le 22 juin, lorsque le 42-5735 WANGO WANGO est abattu par… un Fw 190 A-4 [4] près de Hüls (Allemagne) au cours du premier raid diurne sur la Ruhr – les 10 membres de l'équipage du *1st Lieutenant* Andrew F. Bilek sont faits prisonniers. La cause réelle de la perte de cette machine passera inaperçue des Américains, qui la mettront sur le compte de la *Flak*. Cependant, les défauts apparents du « convoy defender » sont si évidents que, de toute manière, son sort est scellé.
Les YB-40 effectuent leur dernière mission lors d'un bombardement des usines Fieseler à Cassel le 28 juillet. Certains sont ensuite versés aux 303rd et 379th *Bombardment Groups*, puis tous seront renvoyés sur le continent américain par la suite.
De l'expérience du « convoy defender », il ne restera qu'une chose : la tourelle montée sous ou dans le nez des futures versions B-17G et B-24G.

[3] 42-5733 à 5744 ; le 5732 est accidenté près de la côte écossaise lors de son transfert en mai 1943 et sera renvoyé aux USA après réparation.

[4] La victoire est attribuée à l'Unteroffizier Bernhard Kunze du I./JG 1.

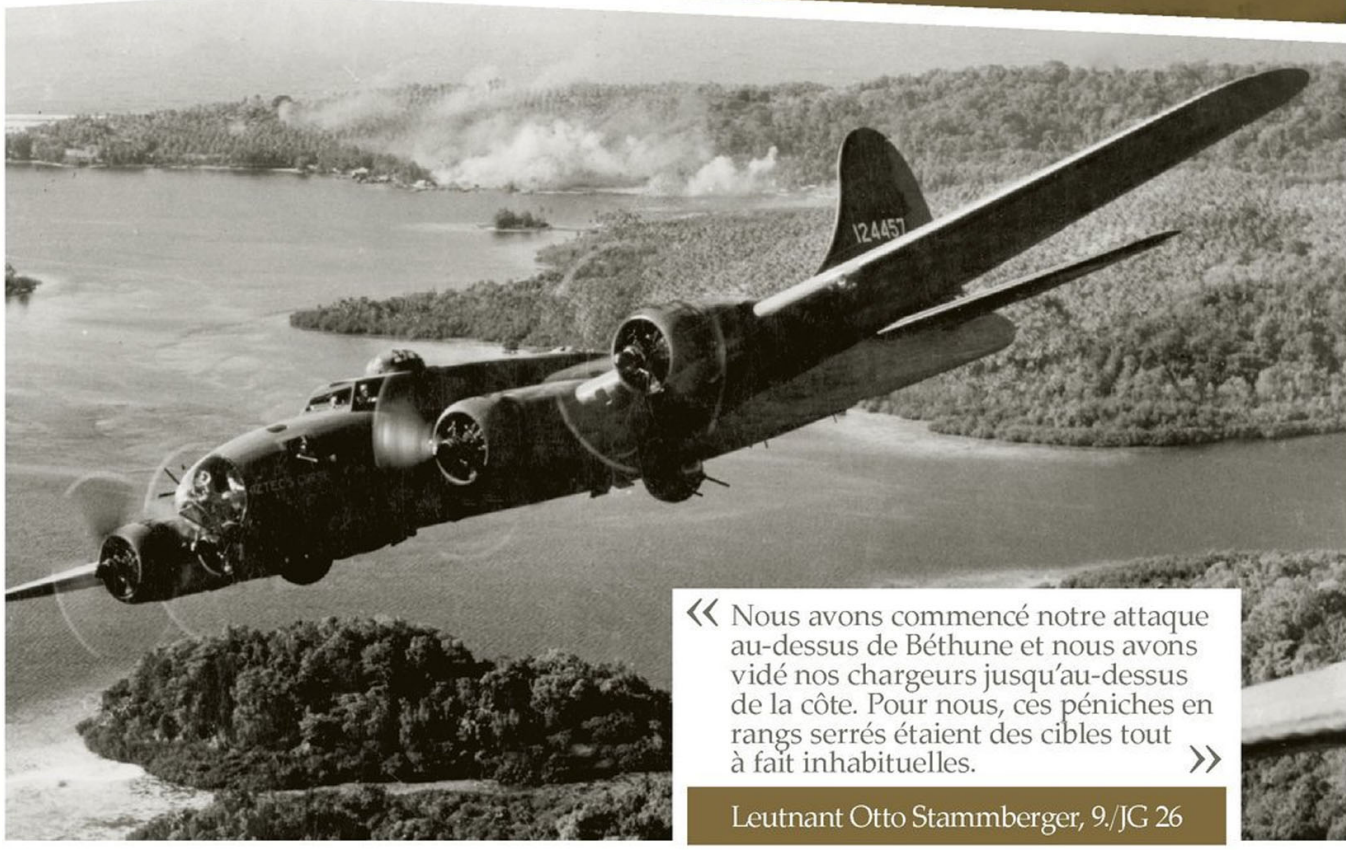


OPÉRATIONS SPÉCIALES

Si les Allemands, acculés à la dernière extrémité, ont espéré trouver leur salut dans des armes non conventionnelles (on peut penser aux Bachem Natter, Mistel, V-1 et V-2, Blohm und Voss BV 40, etc.), les Américains ont souvent investi beaucoup d'énergie dans des projets similaires qui connaîtront au final un sort identique.
Dès le début de l'année 1941, Wright Field teste la possibilité d'utiliser des bombes planantes téléguidées qui pourraient être lancées à l'extérieur du cercle des défenses antiaériennes ennemies. Aeronca propose un « missile » air-sol, baptisé GB-1, qui consiste en une bombe classique de 1000 kg munie d'ailes en bois et d'un double empennage du même métal. Grâce à un récepteur radio et à des commandes asservies, elle est guidée par le bombardier jusqu'à sa cible après son lancement à une trentaine de kilomètres de l'objectif. Expérimenté à Wright Field sur un B-17E pendant le premier semestre 1943, le concept est validé. Le B-17 peut facilement accommoder deux GB-1 sous sa voilure, entre le fuselage et les moteurs intérieurs. À l'été 1943, il est décidé de procéder à une expérimentation en conditions réelles. En ce qui nous concerne, l'histoire s'arrête là, les GB-1 seront utilisés opérationnellement par la *Eighth Air Force* en mai 1944 avec des B-17G – avec une efficacité proche de zéro.
Mais le pire reste à venir : l'opération « Aphrodite ». Nous en parlerons dans le prochain tome consacré aux années 1943 à 1945. ■

La bombe planante GB-1 aux essais sous un B-17E à Wright Field. (US NARA)

UNE GUERRE DE SANS-CULOTTE



« Nous avons commencé notre attaque au-dessus de Béthune et nous avons vidé nos chargeurs jusqu'au-dessus de la côte. Pour nous, ces péniches en rangs serrés étaient des cibles tout à fait inhabituelles. »

Leutnant Otto Stammberger, 9./JG 26

LES FORTERESSES DES MERS DU SUD

Après le désastre de Clark Field, la *Far East Air Force* ne dispose plus que d'une douzaine de B-17, un nombre dérisoire pour espérer endiguer la marée japonaise qui déferle sur les Philippines. Les renforts seront longs à venir et peu nombreux, et les quelques unités engagées seront contraintes de mener une guerre de pauvres tout au long de la première année du conflit sur ce théâtre d'opérations. En tout, 275 B-17C, D, E et F seront affectés au théâtre du Pacifique, le robinet étant coupé au second semestre 1942, après que la décision a été prise de réserver le Fortress au théâtre européen et de le remplacer par le B-24 Liberator pour faire face au Japon.

Après leur attaque initiale à Hawaii et aux Philippines, les Japonais n'ont laissé derrière eux que ruines et dévastation. Le gros de la force de dissuasion de MacArthur a été réduit à l'état de tas de cendres et de bouts de métal tordus. Tandis que les unités tentent d'organiser une riposte à la hauteur de leurs maigres moyens, l'Air Force fait transférer des renforts en toute hâte.
Mais elle se heurte à un gros problème : il y a aussi peu de B-17 que d'équipages capables de les piloter. Début décembre 1941, l'USAAF aligne quelque 150 B-17 de tous modèles, y compris 12 Y1B-17 sans valeur militaire, répartis entre 13 *Groups*, dont aucun ne dispose de sa dotation théorique (32 machines), que l'on retrouve disséminés depuis l'Alaska jusqu'à la Californie, en passant par Terre-Neuve et le Panama.

HAWAII
PREMIERS RENFORTS

Résumons. Dans le Pacifique, au soir du premier jour de guerre, il reste intacts et bons de guerre les avions suivants :

Hawaii
- 2 B-17D du 5th BG ;
- 2 B-17D du 11th BG ;
- 2 B-17C et 7 B-17E du 7th BG.

Philippines
- 3 B-17C et 19 B-17D du 19th BG.

Certains appareils seulement légèrement endommagés viendront compléter ultérieurement les effectifs après réparations. Cependant, des renforts sont déjà en route. Le 22nd *Reconnaissance Squadron* (7th BG) est resté en arrière pour prendre en charge les premiers B-17E au dépôt de Sacramento. Vers 11h00, le 7 décembre, la nouvelle de l'attaque de Pearl Harbor parvient aux équipages, qui reçoivent l'ordre de gagner immédiatement Muroc Lake (future Edwards AFB). John W. Fields, alors *1st Lieutenant*, a conservé dans sa mémoire le souvenir de ces jours de panique générale :
« Nous nous sommes tous dépêchés d'empaqueter nos affaires et de foncer aux avions. J'étais le copilote du *Major* Hobson [Kenneth D. Hobson, commandant le *Squadron*], et le reste de notre équipage se limitait à un chef mécanicien ; nous n'avions ni navigateur ni mitrailleurs. En tant qu'officier armurier du *Squadron*, j'ai reçu l'ordre

de remplacer les nourrices d'essence embarquées dans la soute par des bombes, parce qu'on craignait qu'une flotte japonaise ne soit en route pour débarquer sur la côte Ouest. Une fois que les bombes ont été installées, nos chefs ont changé d'avis et nous ont demandé de remettre les nourrices en place. Ce petit jeu a duré pendant une bonne semaine, pendant laquelle nous avons poursuivi une flotte imaginaire tout le long de la côte Ouest, et même jusqu'à Hawaii, depuis la base de Muroc. »

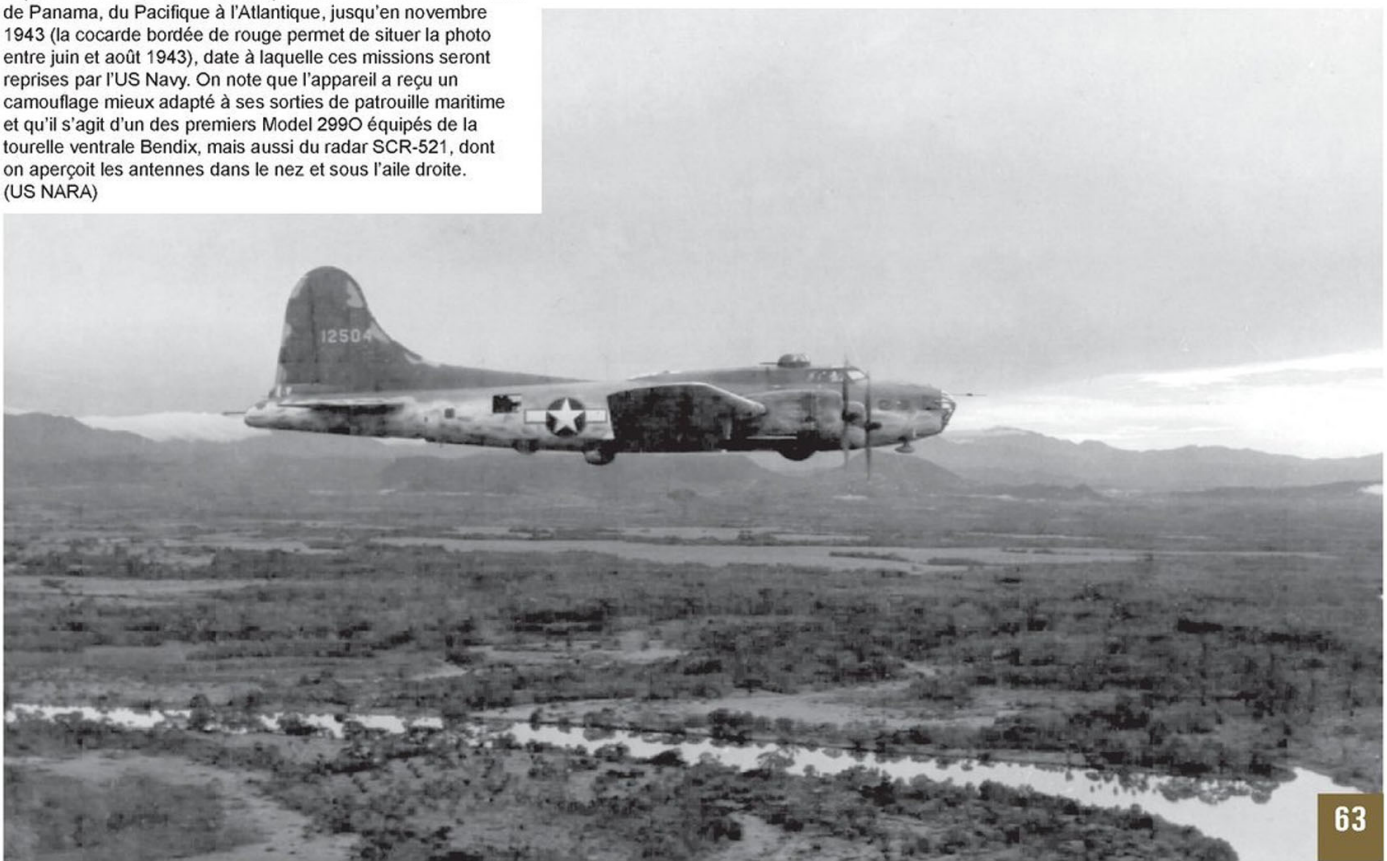
Finalement, six B-17 s'envolent pour Hickam Field le 16 décembre, dont trois, commandés par Hobson, sont ensuite dirigés vers Mindanao, mais ils iront se poser à Java, où s'est réfugié le 19th BG, comme on le verra plus loin. Le 22nd RS a été précédé de quatre jours à Hickam par trois B-17 commandés par le *Major* Walter C. Sweeney Jr., commandant le 50th *Reconnaissance Squadron* (11th BG).

Toutefois, tous les renforts n'atteindront pas leur destination. L'échelon technique du 7th BG, qui a quitté le port de San Francisco le 21 novembre, est détourné, après maintes péripéties navales, sur l'Australie et arrivera à Brisbane 32 jours plus tard, où il s'occupera à entretenir des avions qui ne sont pas les siens.

À la fin du mois de décembre 1941, 28 B-17 sont opérationnels à Hawaii, 12 autres étant en cours de remise en état. Ils sont désormais transformés, par la force des choses, en avions de patrouille maritime à long rayon d'action, mais Pearl Harbor ne recevra plus d'autres visiteurs indésirables de toute la guerre, et les équipages passeront leur temps à survoler un océan désespérément vide. La création du VII *Bomber Command* le 29 janvier 1942, au sein de la nouvelle *Seventh Air Force*, ne changera rien : la « vraie » guerre se déroule pour l'heure aux Phillipines.

◤ Le B-17F (41-24457), THE AZTEC'S CURSE, aux mains du *Captain* Walter Chambers du 26th BS/11th BG dégage après avoir bombardé le port de l'île de Gizo (au sud-est de Vella Lavella, archipel des Salomon) le 5 octobre 1942. (US NARA)

▼ Un B-17E (41-2504) du 6th *Bombardment Group*, envoyé à Rio Hato (Panama) le 9 décembre 1941. Cette unité, dépendant de la *Sixth Air Force*, patrouillera les abords du canal de Panama, du Pacifique à l'Atlantique, jusqu'en novembre 1943 (la cocarde bordée de rouge permet de situer la photo entre juin et août 1943), date à laquelle ces missions seront reprises par l'US Navy. On note que l'appareil a reçu un camouflage mieux adapté à ses sorties de patrouille maritime et qu'il s'agit d'un des premiers Model 299O équipés de la tourelle ventrale Bendix, mais aussi du radar SCR-521, dont on aperçoit les antennes dans le nez et sous l'aile droite. (US NARA)



PHILIPPINES
DÉCEMBRE 1941
AU PETIT BONHEUR LA CHANCE

Comme le terrain auxiliaire de Del Monte est situé beaucoup trop loin de Formose, il est hors de portée des bombardiers japonais, mais, par la vertu de la réciprocité, Formose est aussi hors d'atteinte des B-17 ; ceux-ci doivent donc faire escale à Clark Field. Le 19th BG arrive dans l'après-midi du 9 décembre [1]. Plusieurs reconnaissances sont effectuées, y compris par les survivants de l'attaque japonaise. Dans la soirée, jugé indéfendable en raison des trop faibles moyens antiaériens, l'aérodrome, sauf ses ateliers et le QG du V *Bomber Command*, est déserté ; il ne servira plus que comme terrain de campagne avancé. Les avions sont dispersés dans la nature, et les hommes vont loger dans un camp provisoire à quelques kilomètres de là.

Au petit matin du 10 décembre, 19 B-17 sont en état de vol : 7 à Clark, 4 à Del Monte et 8 à San Marcelino, près d'Olangapo (Luçon). Tandis qu'un B-17C décolle pour une mission de reconnaissance photo sur Formose, cinq appareils du 93rd BS s'envolent à 06h00 pour attaquer un convoi repéré au large du golfe de Lingayen. Ils bombardent les troupes qui sont en train de débarquer d'une altitude de 3 600 m, laissant leur escorte de P-35 et P-40 mitrailler les plages.

C'est le tout premier raid aérien des US Army Air Forces de la guerre ! Un transport de troupes, peut-être deux auraient été touchés, mais, comme les avions n'étaient armés que de 20 bombes de 50 kg, ils n'ont pas dû leur faire grand mal.

C'était la « vraie » guerre, comme le rapporte le *1st Lieutenant* Elliott Vandevanter Jr. :

« Nous avons brutalement pris conscience qu'aligner une cible dans ce merveilleux outil qu'était le Norden était beaucoup plus difficile quand il s'agissait d'un navire ennemi qui faisait feu sur vous de toutes ses armes qu'à l'entraînement dans le désert du Nouveau-Mexique ! Les déclarations catégoriques de nos instructeurs à propos du "baril de cornichons" nous ont semblé tout à coup appartenir à un passé révolu. »

[1] Tous les horaires et date sont donnés en heure locale.

En raison de l'absence de chasseurs ennemis, Eubank envoie ses B-17 en missions de harcèlement, une sorte de noria s'établissant à Clark, où les avions revenant d'une sortie sont aussitôt réarmés et renvoyés au combat individuellement. Toutefois, les Zéro ne tardent pas à faire leur apparition au-dessus des plages de débarquement. Le *1st Lieutenant* George E. Schaetzel est le premier à les rencontrer. Alors qu'il pense avoir coulé un transport depuis une altitude de 7 500 m, il est pris à partie par quatre d'entre eux : « On ne s'y attendait pas. On était tellement concentrés sur notre bombardement, qu'on a été pris par surprise. Leurs rafales ont ravagé nos deux ailes et un moteur, éclatant un réservoir d'huile. Le salut était dans la fuite en piqué. On les a semés dans un nuage. » Le B-17D (40-3091) est pratiquement achevé par la DCA de San Marcelino ! Quand il se pose, à 14h30, l'avion est inutilisable, mais l'équipage est sain et sauf.

10 DÉCEMBRE 1941
MÉDAILLE ET PROPAGANDE

Arrivant sur les talons de Schaetzel, le *Captain* Colin P. Kelly Jr., à bord du B-17C 40-2045 armé de trois bombes de 300 kg, attaque le croiseur lourd *Ashigara*, repartant avec la certitude de l'avoir touché et incendié. Mais alors qu'il se présente à Clark pour se poser, il est assailli par des Zéro qui l'ont suivi depuis Vigan. Le quartier-maître de 1re classe Sakai Saburo, appartenant à la *Tainan Kôkûtai*, est du nombre :

« Mes équipiers et moi étions profondément vexés que l'ennemi ait pu passer à travers l'écran de nos Zéro. Nous n'avions même pas vu les bombardiers !

▼ Un des derniers Y1B-17 encore en service à Langley Field (Virginie) dans sa livrée militaire, en juillet 1942. (Library of Congress)

▶ Sakai Saburo est l'as japonais le plus connu en Occident pour la simple raison qu'il est l'un des seuls dont l'autobiographie a été publiée en anglais. Sans nier que cet homme reste attachant par sa personnalité, un certain nombre de ses frères d'armes, qui ont connu un parcours au moins aussi intéressant, ont publié leurs souvenirs au Japon, qui n'attendent qu'une traduction pour les mettre à la portée du monde occidental. (Collection Y. Izawa)

Quelques minutes plus tard, après m'être longuement tortillé sur mon siège, j'ai aperçu un B-17 isolé, à peu près à 1 800 m au-dessus de nous, fonçant pleins gaz vers le sud. J'ai attiré l'attention de mes équipiers sur ce bombardier, tout en continuant à rechercher les autres appareils qui avaient forcément dû participer à ce raid. Il était inimaginable que, dans une telle bataille, il ne puisse y avoir qu'un seul bombardier sans escorte au milieu de dizaines de chasseurs hostiles. Et pourtant, aussi incroyable que cela pouvait paraître, ce B-17 avait attaqué seul au beau milieu de nos défenses. Ce pilote ne devait pas manquer de courage !

« Nous avons reçu l'ordre de le poursuivre par le chef du dispositif, et tous les chasseurs, sauf trois qui sont restés à protéger les transports, ont couru sus à ce bombardier. Le B-17 s'est révélé étonnamment rapide, et nous n'avons pu nous mettre à distance de tir qu'après avoir mis les gaz à fond. À environ 80 km de Clark Field, nous avons manœuvré pour nous mettre en position de tir. Tout à coup, trois Zéro nous ont coupé la route. Évidemment, ils appartenaient à la *Kaohsiung Kôkûtai* [3e *Kôkûtai*, dont la base d'origine était Takao (Taïwan), rebaptisée Kaohsiung en 1945 – il ne faut pas oublier que les mémoires de Sakai ont été publiées en 1957], qui venait juste de mitrailler Nichols Field. Nous étions encore hors de portée de tir, quand les trois Zéro ont attaqué le gros avion. Le bombardier a poursuivi sa route comme si les Zéro n'étaient rien d'autre que de simples moucherons. La raréfaction de l'air à 6 600 m entraînait une réduction des performances du Zéro. Sept de nos chasseurs ont rejoint ceux de la *Kaohsiung*. Le bombardier maintenait son cap comme si de rien n'était. Les dix Zéro étaient bien en peine d'effectuer des attaques coordonnées, parce que dans cet air raréfié, il était facile de mal doser les manœuvres et de provoquer une collision. Nous avons dû nous mettre en file indienne et tirer chacun notre tour. C'était une tactique fastidieuse qui m'énervait à cause de la longue attente entre chaque passe.

« Après que les dix Zéro ont eu réalisé leur première passe, nous étions sidérés : il semblait que pas une balle, pas un obus n'avait touché la cible ! C'était notre premier combat contre un B-17, et la taille inhabituelle de cet appareil avait perturbé la précision de nos tirs. En outre, la vitesse extraordinaire du bombardier, qui ne nous laissait qu'une faible marge, ne nous permettait pas d'exploiter nos télémètres. Pendant toute l'attaque, le Fortress avait maintenu un tir nourri contre nous ; par chance, ses mitrailleurs n'étaient pas meilleurs que nous. Après ma passe, j'ai noté que nous étions à la verticale de Clark Field et j'étais persuadé que le pilote du B-17 avait réclamé l'aide des chasseurs américains. Il nous fallait le détruire le plus vite possible pour ne pas tomber dans le piège où nous venions de nous fourrer. Il n'était plus question de recommencer la longue séquence de passes individuelles les uns après les autres, il fallait essayer autre chose.

Un équipage du 19th BG passe devant un B-17D à Batchelor Field, Darwin (Northern Territory), début 1942. (Australian War Memorial)

J'ai décidé de m'approcher par-derrière le plus près possible, ce qui m'était facile puisque ce modèle n'était pas équipé d'un poste de tir dans la queue. Manette à fond, je me suis rapproché autant que j'ai pu, tandis que deux autres chasseurs, comprenant ce que j'étais en train de faire, sont venus se joindre à moi et, aile dans aile, nous avons piqué tous les trois pour la mise à mort. »

Le *Private 1st Class* Robert E. Altman, radio et mitrailleur ventral, se trouve à l'autre extrémité des rafales japonaises :

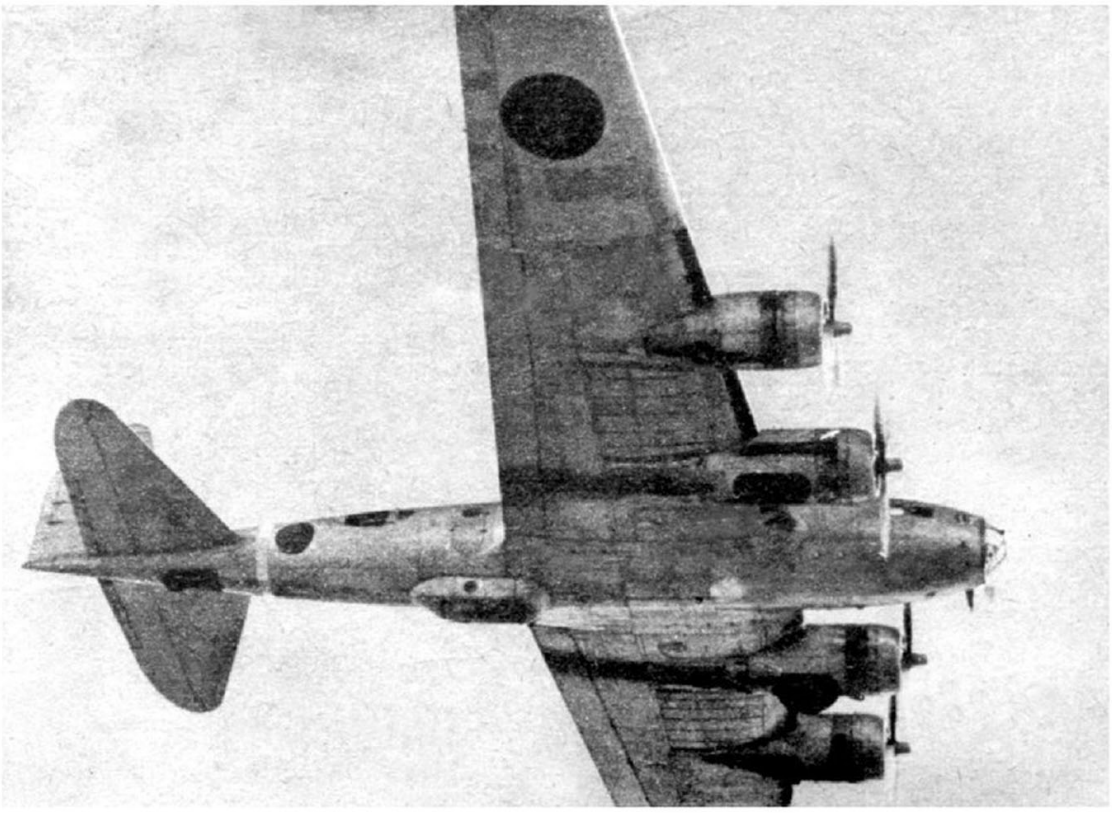
« Les premiers obus ont traversé le milieu du fuselage et ont pulvérisé le tableau de bord ; ils ont aussi littéralement scalpé le Sgt. Delehanty. Le feu s'est déclaré à mi-fuselage, là où se trouvait toute la tuyauterie d'essence et d'oxygène. L'avion a été brutalement transformé en chalumeau. »

Kelly donne l'ordre d'évacuer, mais lui et son copilote, le *2nd Lieutenant* Donald D. Robins, tentent de sauver l'appareil ; toutefois, ce dernier en est brusquement éjecté en voulant ouvrir l'astrodome. Suspendu à son parachute, il suit des yeux la chute fatale du B-17, qui, après avoir été disloqué par une explosion, s'écrase en plusieurs morceaux à une dizaine de kilomètres de Clark Field ; le corps de Kelly et celui du *Staff Sergeant* William J. Delehanty seront retrouvés près des débris. Les autres membres de l'équipage sont sains et saufs, bien que, selon leurs témoignages, ils aient été mitraillés au bout de leur parachute par les chasseurs japonais. « Ils nous ont suivis jusqu'au sol, rapportera le *Staff Sergeant* James E. Hayward. Quand nous avons touché terre tous les cinq, nous avons compté plus d'une centaine de trous dans nos toiles. » Sakai est, évidemment, d'un avis contraire : « Propagande ! J'étais le seul Zéro proche du bombardier quand l'équipage l'a abandonné. La seule chose que j'ai pointée sur ces hommes, ce fut mon Leica. »

Le lecteur se forgera sa propre opinion, en sachant que nous n'avons pas identifié une seule force aérienne belligérante dont les pilotes ne se soient pas occasionnellement livrés au tir au pigeon sur des parachutes, sans pour autant que cela soit une pratique encouragée par les instances hiérarchiques.

En tout cas, la propagande se met bel et bien en marche à propos de cet incident. Dans cette période troublée où les forces armées américaines encaissent coup sur coup sans pouvoir arrêter la progression des Japonais, les États-Unis ont besoin de héros. Colin Kelly est le premier aviateur à recevoir la *Distinguished Service Cross* [2], malheureusement à titre posthume, et son exploit sera magnifié par une presse toujours en quête de sensationnel : ainsi, le croiseur lourd *Ashigara* devient le cuirassé *Haruna*, que Kelly a percuté volontairement après avoir fait sauter son équipage…

[2] Cette décoration est juste un cran au-dessous de la prestigieuse Medal of Honor, celle-ci ayant la particularité, comme la Victoria Cross britannique, d'être le plus souvent décernée à titre posthume.



▶ En combinant deux B-17D (40-3095 et 40-3069) abandonnés par les Américains à Clark Field, les Japonais réussiront à en faire voler un, qui sera examiné sous toutes ses coutures par la Marine impériale à Yokosuka. Cependant, il s'agit d'une version déjà dépassée, notamment dépourvue d'un armement défensif efficace vers l'arrière, ce qui les amènera à commettre des erreurs tragiques en engageant les B-17E par ce secteur. (National Museum of the Air Force)

14 DÉCEMBRE 1941
UNE PREMIÈRE SORTIE « EN MASSE »

La première véritable journée de guerre du 19th BG laisse un sentiment de profonde frustration à Brereton : « Si nous avions pu éviter le désastre de Clark, il ne fait aucun doute que 35 B-17 attaquant en ordre serré auraient causé d'énormes dégâts aux troupes japonaises sur les plages de débarquement. Peut-être même aurions-nous pu les repousser à la mer. » Désormais, il est trop tard ; au soir du 9 décembre, une tête de pont est fermement établie à Legaspi.

Le 10 décembre 1941, le *Major* David R. Gibbs prend officiellement le commandement du 19th BG, Eubank étant désormais assigné à temps plein au QG du V *Bomber Command*. Malheureusement, Gibbs ne conservera pas longtemps son poste, étant porté disparu deux jours plus tard à bord d'un B-18 lors d'une liaison entre Luçon et Mindanao ; il est remplacé par le *Major* Emmett E. O'Donnell Jr.

Dans les jours qui suivent le débarquement japonais, les B-17 poursuivent leurs missions de harcèlement, sans gros succès. Toutefois, pour la première fois, le 19th BG est capable de rassembler six appareils pour attaquer un porte-avions repéré au large de Legaspi le matin du 13 décembre. Pourtant, à cause d'un violent orage qui sévit toute la journée, les appareils ne décolleront que le lendemain à 10h00, ratant sans doute une belle occasion de bombarder un « toit plat » ennemi.

La responsabilité de l'expédition est confiée au *1st Lieutenant* James T. Connally, ancien instructeur auprès du RAF N° 90 *Squadron*, mais il n'ira pas loin, éclatant un pneu au roulage. Deux appareils font demi-tour à la suite d'ennuis de moteur ; les trois autres, séparés dans un front orageux, poursuivent individuellement. Ils aperçoivent bien la flotte japonaise, mais le porte-avions a disparu. Le premier à arriver sur les lieux est le *1st Lieutenant* Jack Adams, qui largue ses bombes avant d'être attaqué par six Zéro. Rendant coup pour coup (les mitrailleurs revendiquent quatre Zéro), son avion est néanmoins fortement avarié et, avec seulement deux moteurs, il doit le poser sur l'île de Masbate. Les chasseurs japonais s'acharnent sur l'épave, mais celle-ci s'entête à ne pas vouloir prendre feu. Recueilli par des guérilleros philippins, l'équipage (qui ne compte que deux blessés) retrouvera son unité à la mi-mars 1942.

Elliott Vandeventer largue ses huit bombes de 300 kg sur des transports et rentre à Del Monte sans avoir été inquiété. Bien qu'ayant perdu un moteur, le *1st Lieutenant* Hewitt T. Wheless a poursuivi la mission. Arrivant bon dernier, il constate avec désagrément que ses camarades ont furieusement énervé les défenses japonaises. Pas moins de 18 Zéro l'agressent au moment où il s'aligne pour effectuer sa passe. Leurs rafales déchiquettent le fuselage et mettent un autre moteur hors d'usage. Le radio est tué, et trois autres hommes sont blessés : le *Sergeant* Russell Brown, touché au poignet droit, continue à manier les deux mitrailleuses de sabord avec sa seule main valide, tandis que le *Staff Sergeant* John A. Gootee, dont la main droite a été emportée par un obus, tire de l'autre ! Ils revendiquent trois chasseurs ennemis à eux deux. Mais l'équipage de Wheless est dans une situation désespérée :

« À un moment, mon réservoir n° 4 a été touché par un obus explosif qui a causé un trou de 15 cm de diamètre par lequel tout le carburant s'est échappé. La radio était en miettes et le circuit d'oxygène coupé. Sur les 11 câbles des gouvernes, seulement 4 n'avaient pas été sectionnés. J'avais toutes les peines du monde à manœuvrer le taxi, et il m'était impossible de le faire virer. La roulette de queue avait été arrachée de sa fourche, et les deux pneus de l'atterrisseur principal avaient été crevés. Chaque réservoir avait reçu une quinzaine de projectiles chacun. »

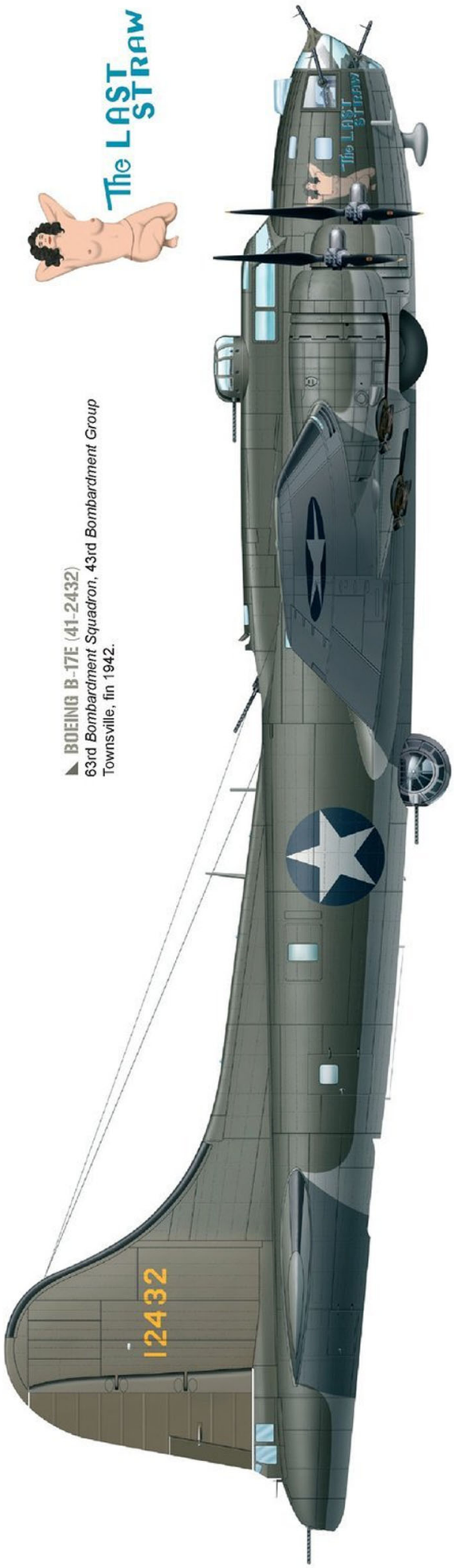
Les Zéro l'assaillent encore une demi-heure, avant de renoncer. Conscient qu'il ne pourra pas rejoindre Del Monte, Wheless choisit le terrain auxiliaire de Cagayan, au nord de Mindanao. L'atterrissage se passe bien, jusqu'au moment où les freins se bloquent, mettant l'avion en pylône, avant qu'il ne retombe lourdement. Il est bon pour la casse, comme l'explique un mécano :

« L'intérieur était maculé de sang, les hélices avaient été trouées par des balles, la queue était pratiquement sectionnée, et on ne pouvait pas passer la main sur les ailes ou le fuselage sans rencontrer un impact. Plus tard, on a voulu compter les trous, mais on s'est arrêté à 1 200 ! »

Wheless et Adams reçoivent la DSC. Mais il ne reste plus que 15 B-17 sur les 35 que comptait le 19th BG une semaine plus tôt.

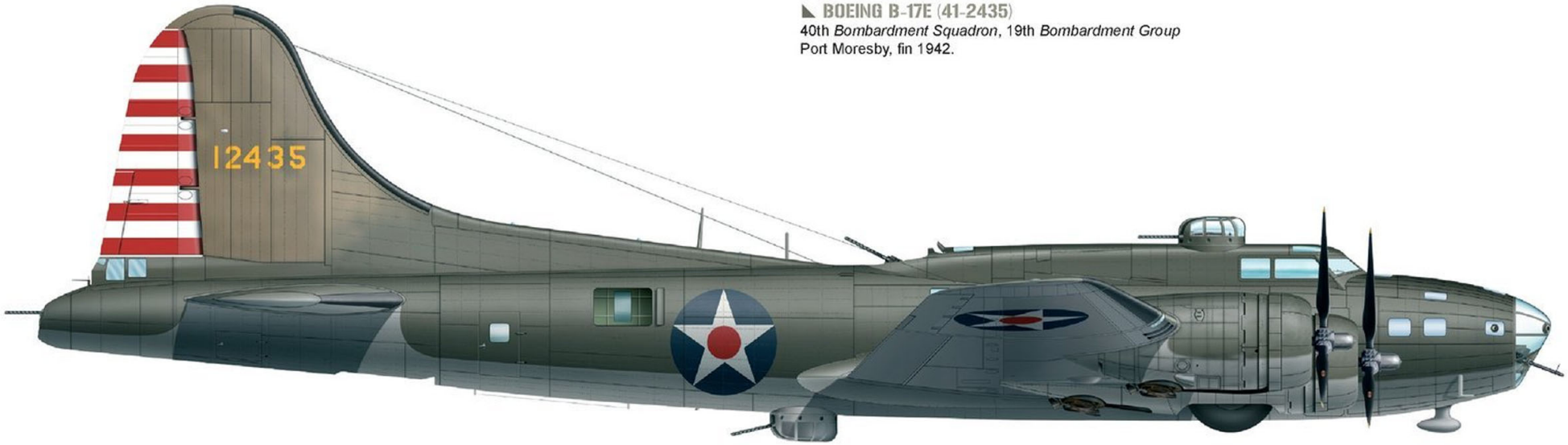
SUITE PAGE 70

BOEING B-17E (41-9211)
98th *Bombardment Squadron*, 11th *Bombardment Group*
Espiritu Santo, fin 1942.



BOEING B-17E (41-2432)
63rd *Bombardment Squadron*, 43rd *Bombardment Group*
Townsville, fin 1942.

BOEING B-17E (41-2435)
40th *Bombardment Squadron*, 19th *Bombardment Group*
Port Moresby, fin 1942.



BOEING B-17E (41-2458)
65th *Bombardment Squadron*,
43rd *Bombardment Group*
Townsville, fin 1942.

17 DÉCEMBRE 1941
CAMPING EN AUSTRALIE

Les Japonais disposent maintenant d'assez de terrains dans le nord de Luçon pour menacer directement Del Monte. Le 14 décembre, Brereton obtient de MacArthur l'autorisation de replier les B-17 à Darwin, en Australie. Équipés de nourrices dans la soute à bombes et chargés jusqu'à la gueule de rechanges et de mécaniciens, six B-17D arrivent le 17 décembre, suivis par trois autres et un B-17C le lendemain. Batchelor Field n'est pas vraiment une base quatre étoiles :

« C'étaient deux pistes qui se coupaient à peu près à angle droit au milieu d'une clairière dans le bush. [...] Il y avait des douches fabriquées avec un vieux réservoir de chemin de fer, mais il fallait se laver avant 10h00 ou le soir, quand le réservoir s'était refroidi, sinon l'eau était si chaude que l'on ne pouvait pas rester dessous. [...] Et puis, il y avait les fourmis. On n'avait jamais vu de telles créatures ; elles étaient vertes, longues d'un bon centimètre et elles piquaient comme des abeilles. Il y avait aussi de petites fourmis rouges qui rentraient partout. Enfin, il y avait les mouches. Elles grouillaient par milliers autour des yeux, du nez, de la bouche. Mais on a fini par s'habituer à tout cela ; on était trop occupés pour être tracassés par de simples désagréments physiques. »

Il était temps d'évacuer Del Monte ! Ayant enfin repéré le terrain le 18 décembre, les Japonais organisent un raid le lendemain, y détruisant deux B-17 malgré un camouflage soigneux. Le 20, les survivants (soit trois B-17D et un B-17C) s'envolent à leur tour pour Darwin.

Le 22 décembre, le *Major* Cecil E. Combs décolle de Batchelor Field à la tête de neuf Fortress – la plus grosse formation jamais assemblée par le 19th BG – portant une nourrice et quatre bombes de 250 kg dans la soute. L'objectif est la côte de Davao, où les Japonais sont en train de débarquer. Ceux-ci sont totalement pris par surprise, et les Américains ne rencontrent aucune opposition. Ils vont se poser à Del Monte, où ils passent une partie de la nuit à ravitailler les avions avec des moyens dérisoires. Combs est avisé de la présence d'une grosse escadre dans le golfe de Linguayen ; il décide d'en faire son objectif principal. Cinq B-17 décollent à 03h00, laissant derrière eux Combs, dont les moteurs refusent de démarrer ; un autre fera demi-tour. Le bombardement fait quelques dégâts, mais avec des charges de bombes de 50 kg, ce ne sont pas quatre B-17 qui pourront empêcher quelque 80 000 soldats de débarquer. Les appareils se posent un peu partout, mais tous auront regagné Darwin le 25 décembre – au terme d'un périple de 7 500 km !

Le 24 décembre, les Japonais débarquent à moins de 150 km au sud de Manille. O'Donnell, toujours à Clark, reçoit l'ordre d'évacuer le personnel sur Bataan. Après avoir détruit les installations, les mécanos du 19th BG sont transformés en fantassins et se joignent à l'exode des troupes américaines et philippines jusqu'à Corregidor ; peu reviendront vivants.

Le jour de Noël, Brereton et Eubank se posent à Java, d'où ils espèrent poursuivre la lutte. Un bel optimisme, quand on sait que la *Far East Air Force* se résume à... 11 B-17 !

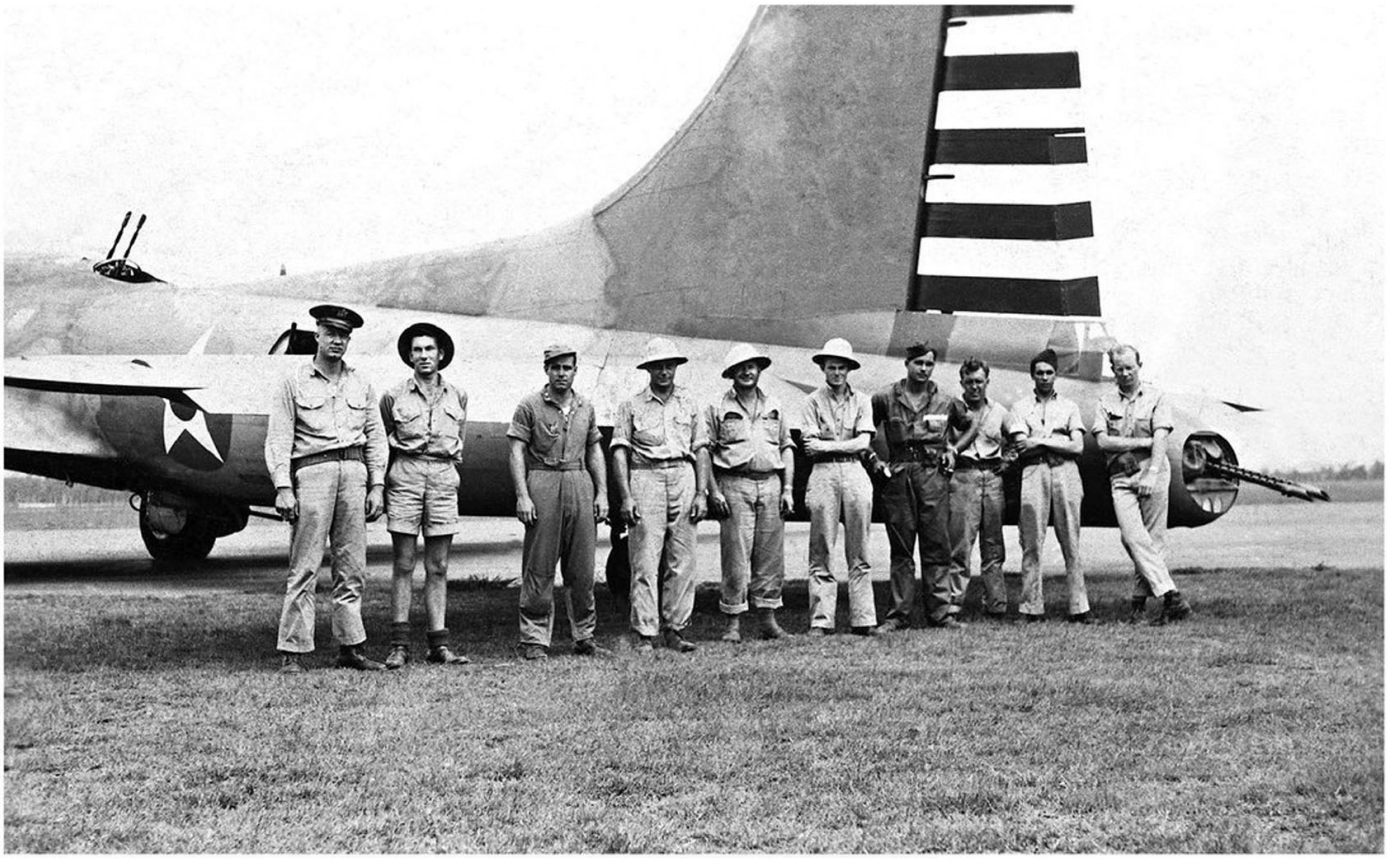
Ce premier mois de guerre a été particulièrement éprouvant pour le 19th BG, qui a perdu les deux tiers de ses effectifs. Cependant, le moral remonte. Brereton a promis un renfort rapide en B-17E, la nouvelle version mieux armée défensivement. En outre, seulement deux avions ont été descendus par les Japonais, tous les autres ayant été détruits au sol ou par accident. Et comme le dira le *1st Lieutenant* Frank A. Kurtz : « Nous étions certains que toutes les erreurs possibles avaient été commises en 1941 ; 1942 serait différent. »

JAVA
14 JANVIER 1942
ARRIVÉE DES PREMIERS B-17E

Le 30 décembre, six B-17D et le dernier B-17C en état, sous les ordres du *Major* Birrell Walsh, s'envolent pour Singosari, l'aérodrome de Malang (Java orientale), où, huit heures et 2 000 km plus loin, ils sont accueillis à bras ouverts par les aviateurs hollandais. Mais un choc culturel y attend les Américains : « Ils [les Hollandais] utilisaient de l'eau pour se laver le derrière et les mains. Nous avons résolu cela en important du papier toilette. » Trois autres B-17D arrivent le lendemain. Les appareils basés à Java sont placés sous les ordres de Cecil Combs.

En effet, les premiers B-17E sont en route pour Java. Le 25 décembre 1941, quatre machines du 7th BG, commandées par le *Major* Kenneth B. Hobson (41-2406, 2419, 2459 et 2461), quittent MacDill (Floride) pour un long, très long voyage, qui amène deux d'entre elles à Singosari le 14 janvier 1942. Un renfort certes bienvenu, mais pas de nature à modifier le rapport de force.

Pendant ce temps, le 19th BG n'est pas resté inactif. Après avoir envisagé d'utiliser Samarinda II comme terrain de campagne avancé, Combs choisit finalement Kendari II (Célèbes), parce qu'il dispose d'une piste adéquate et une large réserve de bombes « made in USA » et de carburant à haut degré d'octane [3].



▲ Un équipage du 7th *Bombardment Group* vient d'arriver en renfort à Darwin, en décembre 1941. Il s'agit de l'un des tout premiers B-17E envoyés sur ce théâtre. On note son camouflage bariolé et l'affût double du radio, ainsi que les rayures rouges et blanches encore présentes sur le gouvernail. (National Museum of the Air Force)

◀ L'un des deux B-17E du 19th BG détruits au sol à Broome (Western Australia) par un raid aérien japonais le 3 mars 1942 ; il s'agit soit du 41-2449, soit du 41-2454 CRAPS FOR THE JAPS. (Australian War Memorial)

[3] Toutefois, les Hollandais produisent des hydrocarbures aromatiques, à haute teneur en benzène, qui dissolvent le caoutchouc du système auto-obturant des réservoirs et corrodent les pompes et les membranes des carburateurs. L'essence à 100 degrés d'octane fournie par la grande raffinerie de Palembang devra être coupée avec du carburant US.

Le nœud se resserre autour du 19th BG. Le 10 janvier, les Japonais débarquent sur l'île de Tarakan, au nord-est de Bornéo, et au nord de Célèbes (Sulawesi). Dès le lendemain, sept B-17 attaquent les plages de débarquement à Tarakan, rencontrant « une énorme colonne de fumée noire qui monte depuis le sol » ; les Hollandais ont saboté la raffinerie et incendié les dépôts dans le port.

En deux jours, les Japonais sécurisent le nord-est de Bornéo et de Célèbes. Ils peuvent désormais baser des avions sur les aérodromes capturés, menaçant ainsi directement les terrains américains aux Indes néerlandaises.

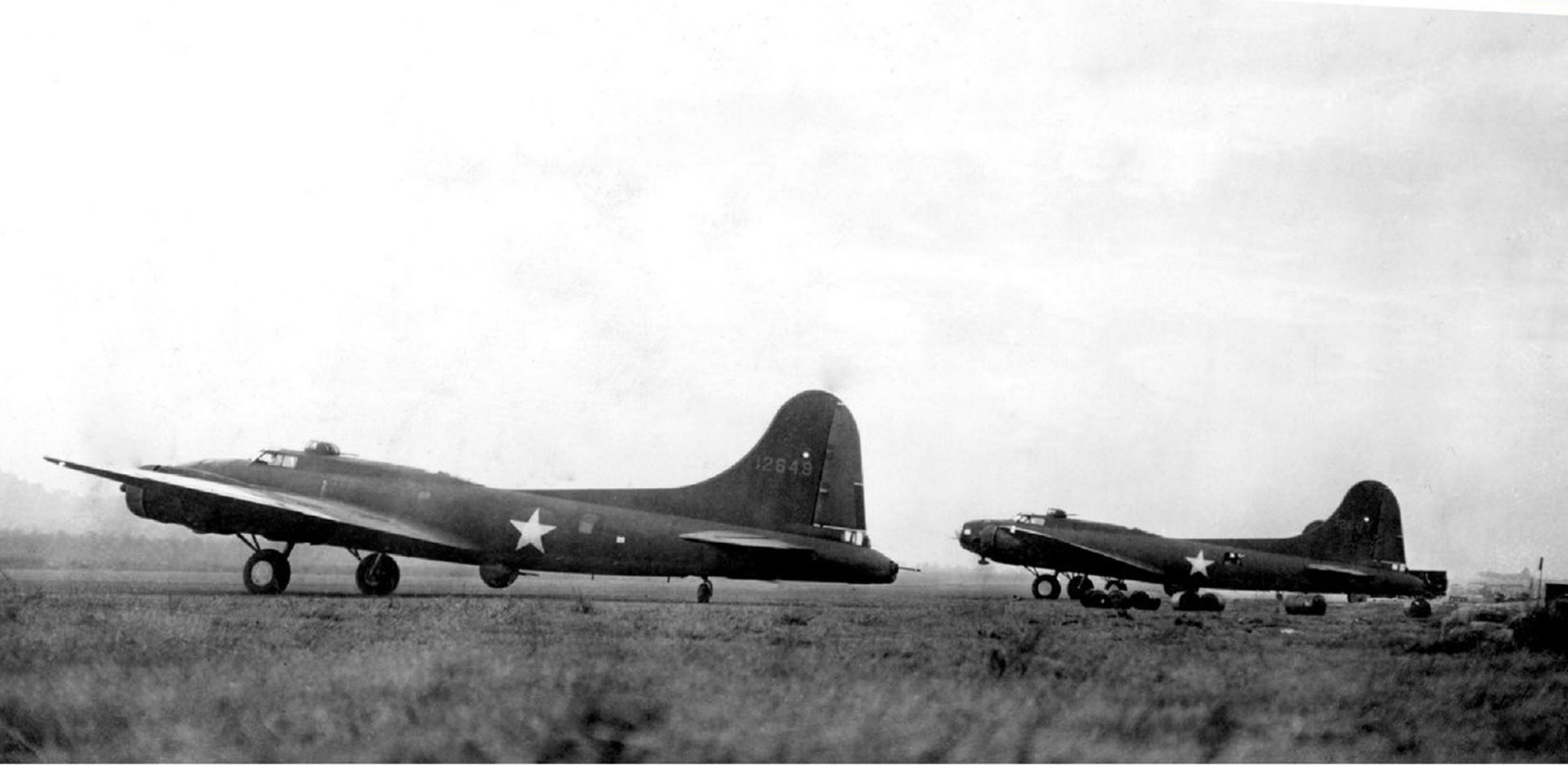
Le 9 janvier 1942, sur neuf B-17 partis de Kendari II, cinq ont bombardé les concentrations de navires dans le golfe de Davao. Ce que ne sait pas encore Cecil Combs, c'est qu'il a commandé la dernière mission destinée à venir en aide aux Philippines. En effet, quelques jours plus tôt, le président Franklin D. Roosevelt a déclaré à son état-major que, au vu de la situation désespérée aux Philippines, l'envoi de renforts était « tout à fait injustifiable ». De toute façon, il a déjà pris la décision de faire passer la défaite des nazis en priorité (*Europe first*), considérant désormais le théâtre d'opérations du Pacifique comme secondaire [4]. Pourtant, le même Roosevelt a demandé l'envoi de tous les bombardiers lourds disponibles dans le Pacifique – geste d'apaisement à destination de MacArthur, avant de lui faire connaître son choix stratégique ?

Baptisé « Project X », le transfert de bombardiers quadrimoteurs concerne 65 B-17E et 15 Consolidated LB-30 (version export du B-24A) des 7th BG et 32nd BS/19th BG. C'est la première mission d'importance pour le *Ferrying Command* du *Brigadier General* Robert Olds, qui s'était fait connaître notamment lors de « l'interception » du paquebot italien *Rex* (voir Chapitre I). Si, jusqu'à présent, les renforts sont partis de la côte Ouest des États-Unis et ont traversé le Pacifique, Olds imagine une solution diamétralement opposée : les premiers LB-30 décollent de Tampa (Floride) en direction du Brésil, *via* Trinidad ; ils franchissent alors l'Atlantique, se posent en Sierra Leone, puis remontent l'Afrique jusqu'au Caire avec escale à Khartoum (Soudan) ; ils repartent pour l'Iraq et, de là, pour l'Inde et Sumatra – et enfin Surabaya (Java), à un saut de puce de Singosari. Une croisière de 34 000 km ! Il est amusant de constater que les deux B-17E du 22nd BS/7th BG (voir plus haut), partis de la côte Ouest via Hawaii et l'Australie, sont arrivés deux heures avant deux autres du 9th BS, 7th BG (et un LB-30), qui ont pris la « route des Indes ». Le lendemain (15 janvier), trois autres B-17E (30th et 32nd BS/19th BG) atterrissent à Malang-Singosari.

Les nouveaux arrivants sont surpris par l'aspect physique des équipages qu'ils rencontrent à Malang. L'un d'entre eux dira : « Ils avaient l'air épuisés, les yeux creusés de fatigue, et ils s'étaient laissé pousser la barbe. Ils avaient été pris par surprise et n'avaient jamais réussi à reprendre le dessus. » Les anciens, eux, sont ravis de voir arriver le modèle B-17E : « Cette version présentait de nombreuses améliorations, mais la plus vitale de toutes était le poste de tir dans la queue. » Pensant que les chasseurs japonais n'allaient pas tarder à comprendre que *in cauda venenum* (le venin est dans la queue), les équipages des B-17C et D s'empressent de tronçonner le cône arrière de leur appareil et d'y planter deux manches de balai peints en noir pour faire croire que ce sont des mitrailleuses.

Une affirmation que ne partage pas Sakai Saburo : « Au printemps 1942, les premiers B-17 avec la tourelle de queue [*sic*] ont fait leur apparition. Jusqu'alors, notre méthode préférée pour attaquer ces gros avions consistait à piquer dessus par l'arrière et à arroser

[4] Le Vice-Admiral William F. « Bull » Halsey aura cette phrase admirable : « L'Europe était la petite chérie de Washington, le Pacifique Sud une simple belle-fille. »



▲ Deux B-17E du 19th *Bombardment Group* (au premier plan, le 41-2649 du 28th BS) à Seven Mile Strip, Port Moresby, Nouvelle-Guinée, à l'été 1942. (US NARA)

le fuselage de la queue jusqu'au nez en une passe rapide. Nous n'avons pas tardé à découvrir qu'elle avait peu d'effets sur la structure robuste du B-17. C'est cette constatation – et non pas l'ajout de mitrailleuses dans la queue du Fortress – qui nous a amenés à changer nos tactiques. Nous avons opté pour des attaques frontales en fonçant droit sur les B-17 qui se présentaient face à nous, criblant de balles et d'obus la partie avant des bombardiers ennemis. Cela s'est révélé efficace, mais pour peu de temps. En effet, les pilotes de B-17 ont rapidement appris à éviter les passes frontales en zigzaguant de manière à amener leurs armes latérales en position de tir. La procédure la plus efficace consistait à piquer à la verticale sur le Fortress, puis d'effectuer un renversement et de continuer le tonneau pendant notre descente, tout en tirant sans discontinuer. »

La difficulté pour les chasseurs japonais d'abattre les B-17 est corroborée par les statistiques, puisque, en un mois de guerre, ils n'ont réussi qu'à en descendre deux, même si plusieurs autres sont rentrés très endommagés, certains au point de ne jamais plus revoler.

Cependant, comme c'est souvent le cas, l'introduction d'un modèle nouveau, surtout s'il ressemble comme deux gouttes d'eau au précédent, offre l'avantage de la surprise, ainsi que le narre le *2nd Lieutenant* Bernice S. Barr, copilote d'un B-17E lors de l'une des toutes premières missions de cette version le 16 janvier :

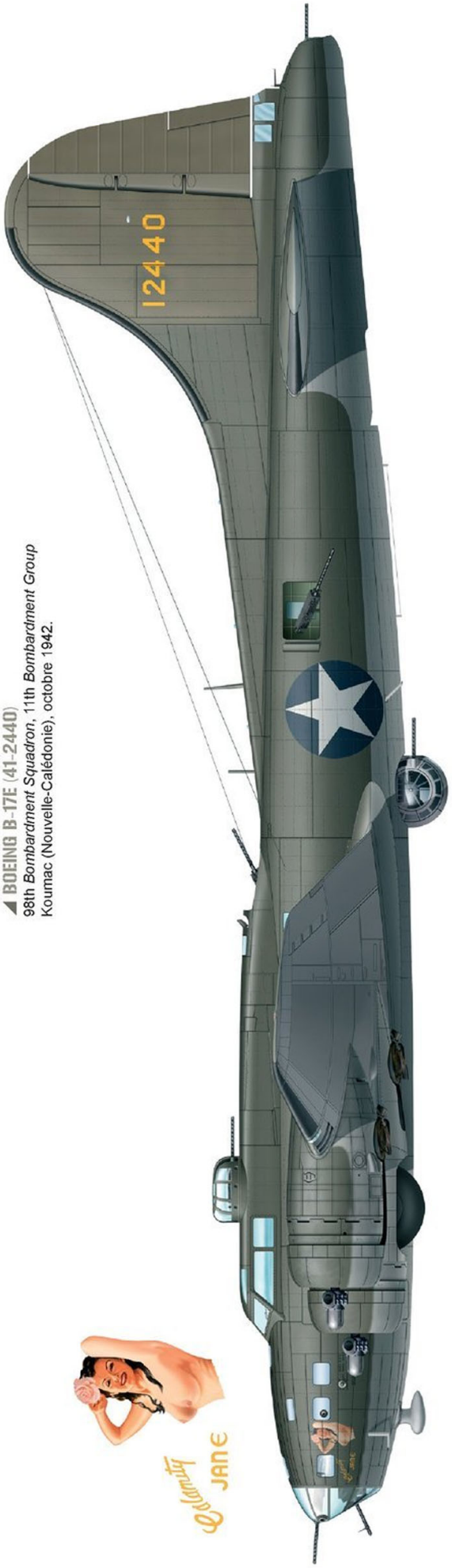
« Il s'agissait des deux premiers B-17 armés dans la queue à être utilisés opérationnellement. Aucun des anciens B-17 ne possédait un tel armement, et les pilotes de Zéro avaient appris à se glisser dans le sillage d'un B-17 et à tirer avant de le dépasser à cause de leur plus grande vitesse, et tout cela sans même recevoir une balle en retour. Toutefois, cette fois-ci, nous étions défendus dans ce secteur, et, bien sûr, les pilotes de Zéro ne pouvaient pas le savoir. Quand ils se sont pointés pour nous attaquer, le Pte [*Private 1st class*] A. B. Hegdahl, notre mitrailleur de queue, en a descendu deux. Ils sont arrivés par-dessous, par l'arrière, par-dessus et par le côté, alors que nous volions à 8 000 m. Ce combat s'est terminé par la destruction de cinq Zéro. On a bien pris quelques coups, mais pas de quoi entraîner notre chute. Le Pte Hegdahl a été grièvement blessé au genou par un obus explosif. »

◀ Retour de mission sur Rabaul pour cet équipage du 19th BG, commandé par le *1st Lieutenant* MacLaren (au centre). Garbutt Field, Townsville (Queensland), 22 mai 1942. (Australian War Memorial)

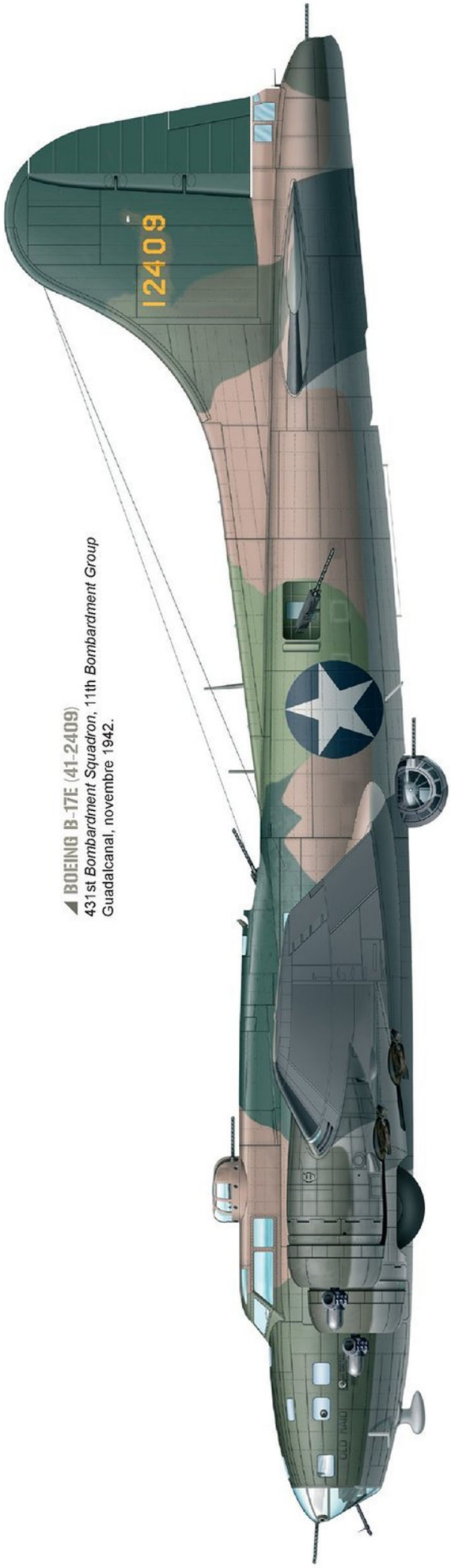
Ce que ne raconte pas Barr, c'est que le *Major Sergeant* Louis T. Silva, un mécanicien de 43 ans, s'était proposé pour prendre part à la mission en raison du manque de mitrailleurs ; aussitôt Hegdahl blessé, il le sort du poste de tir et prend sa place, revendiquant deux Zéro – ce qui lui vaudra la *Distinguished Service Cross*. Toutefois, la première sortie des renforts tant attendus se solde par la perte de deux LB-30 et d'un B-17E, achevé au sol par les Zéro.

Le LB-30 se révèle inférieur au B-17, tant par ses performances (sans turbocompresseurs, il ne peut pas opérer au-dessus de 6 000 m, une altitude où le Zéro se trouve très à l'aise) que par l'absence de blindage et d'un armement défensif efficace, sans parler de sa plus grande vulnérabilité aux coups. Les Britanniques, pour lesquels cette version a été mise au point, ont déjà fait cet amer constat. Cependant, en quelque sorte, le LB-30 est au B-24 ce que le B-17C est au B-17, mais ceci est une autre histoire.

Entre le 18 et le 21 janvier, sept nouveaux B-17E arrivent à Java, dont celui du commandant du 7th BG, le *Major* Stanley K. Robinson. Comme la FEAF ne dispose alors que de 22 B-17, dont une faible partie est disponible pour les missions, celles-ci doivent être menées conjointement par les deux groupes. Or, des différences se font jour entre les tactiques et les méthodes de Cecil Combs et celles de Stanley Robinson, ce qui exacerbe les frictions qui apparaissent au niveau des équipages. Les promotions de ceux du 19th BG ont été retardées par la guerre, et ses (déjà !) vétérans chargés d'instruire les néophytes du 7th BG sont en général d'un grade inférieur. De ce fait, les *1st Lieutenants* du *Major* Robinson refusent de recevoir des ordres des *2nd Lieutenants* du *Lieutenant Colonel* Combs, quand ces derniers sont chargés par le V *Bomber Command* de transférer leurs acquis aux premiers. Combs, ne parvenant pas à trouver un terrain d'entente, décidera que le 7th BG fera comme a fait son propre groupe et qu'il se forgera sa propre expérience à la dure, sans son aide.



◀ **BOEING B-17E (41-2440)**
98th *Bombardment Squadron*, 11th *Bombardment Group*
Koumac (Nouvelle-Calédonie), octobre 1942.



◀ **BOEING B-17E (41-2409)**
431st *Bombardment Squadron*, 11th *Bombardment Group*
Guadalcanal, novembre 1942.

JAVA
23 JANVIER – 24 FÉVRIER 1942
DERNIERS COMBATS

Le 23 janvier, les Japonais s'emparent de l'aérodrome de Kendari, tandis qu'un convoi est repéré en route pour Balikpapan (Bornéo) et sa grande raffinerie (celui-ci sera intercepté le lendemain par des destroyers US au cours de ce qui deviendra la bataille du détroit de Makassar – qui n'empêchera pas les Japonais de débarquer et de s'emparer du port). Prêtant main-forte aux Hollandais, le lendemain (24 janvier), huit B-17 des deux groupes menés par Robinson bombardent à leur tour le convoi, revendiquant un transport coulé et un pétrolier en feu. Cependant, ils sont assaillis par des Zéro au moment où ils font demi-tour ; mais en maintenant une formation serrée, ils déjouent les tentatives des chasseurs japonais et rentrent tous au bercail. De retour à Tarakan, l'enseigne de vaisseau Tanaka Kuniyoshi exprime sa frustration à son ami Sakai Saburo :

« C'est incroyable ce qui s'est passé là-bas, aujourd'hui. On est arrivés sur les Fortress exactement comme il le fallait et on les a attaqués encore et encore. J'ai poussé mes attaques à l'extrême limite de la collision. Au moins par deux fois, je me suis retrouvé dans une position de tir parfaite. Je voyais mes balles les frapper et mes obus exploser au contact. Mais pas un n'est tombé ! »

Tanaka semblait hagard, écrira Sakai, et cracha par terre de dépit : « Ces damnés bombardiers sont impossibles à avoir quand ils volent en formation défensive. »

Le plus curieux, c'est que selon d'autres sources [5], Tanaka revendiquera un B-17, après que, sous l'effet de ses attaques répétées, celui-ci entrera en collision avec un autre ; Tanaka, bien que blessé, tournera en rond assez longtemps pour s'assurer que le B-17 est bien tombé en mer !

Le 25 janvier, les choses se passent très différemment. Six B-17 du 19th BG et deux du 7th BG, sous la houlette du *Major* Kenneth B. Hobson, traversent un orage tropical avant de lancer leurs bombes sur le convoi. Ayant consommé beaucoup de carburant pour franchir la crasse, le *1st Lieutenant* Charles H. Hillhouse abandonne la formation et fait demi-tour. « Un avion isolé était une proie bien tentante pour les chasseurs japonais », dira le *2nd Lieutenant* Frank M. Gooch, le copilote. Et, en effet, ceux-ci arrivent, mais commettent l'erreur d'attaquer plein arrière, et deux se font cueillir par le mitrailleur de queue. Cependant, les autres ne laissent aucun répit au Fortress. « Même si aucun d'entre nous n'avait été tué ni même blessé, nous étions dans de sales draps. La batterie était hors d'usage, les câbles des compensateurs de gouvernes avaient été sectionnés, de nombreux instruments avaient été détruits, et les ailes et le fuselage étaient pleins de trous. Lentement, nous avons commencé à perdre de l'altitude. » Hillhouse parvient néanmoins à se poser à Benjermasin, dans le sud de l'île de Bornéo ; sommairement rafistolé, l'avion rejoindra Malang le lendemain. Sur les sept autres, quatre sont victimes d'une panne d'essence : deux atterrissent train rentré sur une plage, où ils sont incendiés pour éviter qu'ils ne tombent aux mains des Japonais, les deux autres repartiront après avoir été ravitaillés sur des terrains auxiliaires de l'aviation hollandaise.

Quatre B-17D en piteux état sont renvoyés en Australie. Des 35 machines du contingent original envoyé aux Philippines avant le début de la guerre, il ne reste plus qu'un B-17C et cinq B-17D. D'autres B-17E arrivent en renfort : deux le 26 janvier, deux le 29, quatre le 30, un le 5 février et trois le 7. Ils vont aider à compenser les pertes, car celles-ci commencent à s'accumuler.

Le 29 janvier, Robinson, l'infatigable commandant du 7th BG interdit de vol par ordre d'Eubank, obtient néanmoins la permission d'accompagner une expédition de cinq appareils contre Balikpapan, parce que trois des équipages qui y prennent part ne sont arrivés que moins de trois jours plut tôt. Il prend place comme observateur du *Captain* Walter W. Sparks Jr. Un autre vétéran, le *Captain* John L. « Duke » DuFrane, s'installe dans un autre appareil. Cependant, les Zéros attendent les Fortress et endommagent celui de Sparks/Robinson.

[5] *Japanese Naval Air Force Fighter Units and their Aces, 1932-1945* – I. Hata, Y. Izawa & C. Shores – Grub Street, Londres, 2011.

▼ Un B-17E du VII *Bomber Command* décolle du terrain de Midway pour attaquer la flotte japonaise au petit matin du 4 juin 1942. (US NARA)

▲ Bien que cette photo ait été prise en février 1944, elle illustre les conditions souvent difficiles rencontrées dans le Pacifique Nord. Ce B-17F doit être réchauffé, alors que le thermomètre affiche -42° C, avant de pouvoir décoller du terrain enneigé de Ladd Field (Alaska). (US NARA)

Les autres B-17 l'encadrent pour lui offrir leur protection, mais, tandis que les Zéro les poursuivent pendant plus d'une demi-heure, l'appareil du commandant du 7th BG ne cesse de perdre de l'altitude et de la vitesse, rendant son escorte difficile. Tout à coup, il part en piqué prononcé, et alors que les deux pilotes doivent tenter de le redresser, soumises à des forces contraires considérables, les gouvernes de profondeur se disloquent ; quelques secondes plus tard, l'appareil plonge dans la mer ; il n'y a aucun survivant. Le *Major* Stanley K. Robinson recevra la *Distinguished Service Cross* à titre posthume. La responsabilité du 7th BG est confiée au *Major* Austin A. Straubel, commandant le détachement de LB-30 du 11th BS. Il ne la conservera pas longtemps, abattu et mortellement blessé par des Zéro à bord d'un B-18 alors qu'il revenait d'une conférence à Bandoeng le 3 février. Le poste sera laissé temporairement vacant, avant d'être attribué au *Colonel* Cecil E. Combs le 22 mars.

Le 3 février, un nouveau B-17 est descendu par les Zéro. Lors de la première sortie du 7th BG sur Balikpapan depuis Djogjakarta (Java), l'appareil du *1st Lieutenant* Theodor B. Swanson est incendié ; cinq membres de l'équipage sautent en parachute, et les autres accompagnent leur pilote dans son atterrissage forcé. L'avion est détruit, mais personne n'a été blessé.

Pendant que le 7th BG s'affaire au-dessus de Balikpapan, le 19th BG a été gratifié d'un jour de repos. Malheureusement, c'est le jour où les Zéro ont décidé de prendre leur revanche sur ces maudites « forteresses ». Profitant de la faiblesse du réseau de guet, les chasseurs japonais débouchent sans crier gare sur le terrain de Djogjakarta, suivis par une vingtaine de bombardiers. L'attaque dure près d'une heure, au terme de laquelle deux B-17D et deux B-17E sont totalement détruits.

Ce 3 février sera décidément un jour bien sombre pour les « forteresses du Pacifique », puisqu'un sixième appareil tombe victime des Zéro, celui du *1st Lieutenant* Ray L. Cox, en tentant de s'enfuir du terrain de Malang qui était la cible des chasseurs japonais ; il n'y a aucun survivant.

Au soir de cette triste journée, les 7th et 19th BG ne peuvent aligner que 16 appareils bons de guerre.

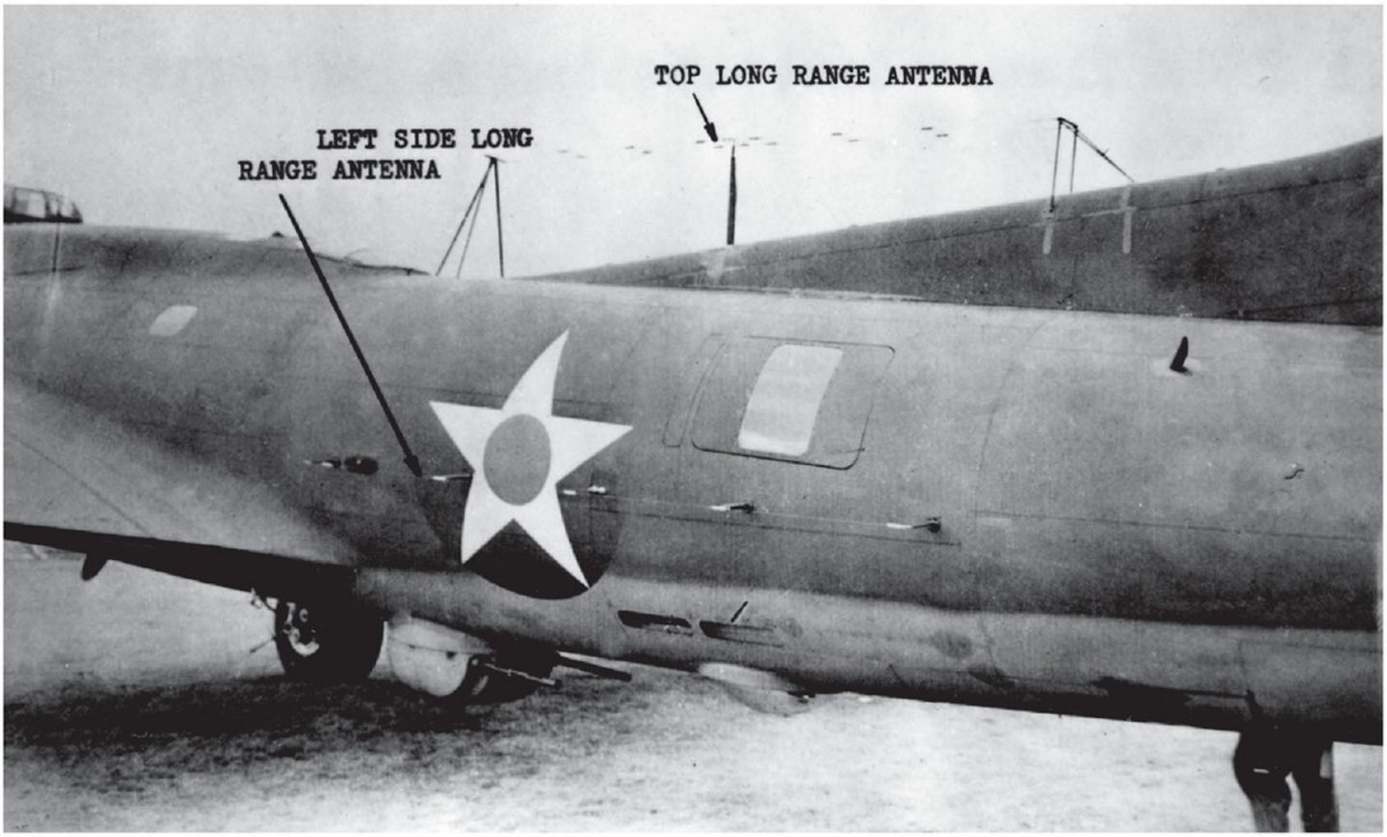
À cet égard, le 8 février ne sera pas plus réjouissant. Neuf B-17 du 7th BG commandés par « Duke » DuFrane décollent de Sengosari à destination de Kendari II, récemment occupé par les Japonais. Peu après le décollage, une douzaine de chasseurs arrivent lentement par l'arrière. Les équipages

▶ Au moment où les Japonais débarquent aux Aléoutiennes, le 28th *Composite Group* dispose d'un unique B-17E équipé d'un radar de recherche maritime SCR-521, que l'on voit ici en cours d'avitaillement à Ladd Field (Alaska) en mai 1942. (US NARA)

pensent qu'il s'agit de P-40. D'ailleurs, un mécanicien de bord dans sa tourelle supérieure repère les marques de nationalité amies : « Quand nous avons aperçu les points blancs de l'étoile américaine avec le disque rouge au milieu, nous avons été soulagés. Il ne nous était pas venu à l'esprit qu'avec un pinceau, il était facile de rajouter cinq points blancs autour du soleil rouge du Japon. » Les chasseurs dépassent les B-17, puis, soudainement, deux se détachent et foncent droit sur la formation des bombardiers. « Cette manœuvre n'avait rien d'alarmant, car, jusqu'ici, les Japs nous avaient toujours attaqués par l'arrière. Mais ils ont entamé une passe frontale, et ce n'est que trop tard que nous avons compris que ces étoiles de l'Army Air Force avaient été grossièrement contrefaites. »

Sans vouloir remettre en cause la bonne foi de ce mitrailleur, cette histoire semble pour le moins étonnante. De nombreux cas de marques de nationalité trafiquées émaillent les rapports de combat dans toutes les aviations belligérantes de la Seconde Guerre mondiale, tous établis avec la même bonne foi. Des aberrations optiques dues aux reflets du soleil ou à une certaine densité de l'air à une altitude donnée peuvent expliquer la grande majorité de ces méprises. Quand une aviation domine le ciel d'une manière aussi outrageuse, comme c'est le cas de celle de la Marine impériale japonaise en février 1942, ce serait lui faire injure de penser qu'elle avait besoin de recourir à ce genre de stratagème – au même titre que les cocardes françaises vues sur des Ju 87 en juin 1940, alors que la Luftwaffe surclassait l'armée de l'Air (pour ne pas verser dans la polémique, nous éviterons d'évoquer les cocardes italiennes aperçues sur les avions qui ont mitraillé les ponts de la Loire en juin 1940, bien que cet épisode ressortisse au même mécanisme de conditionnement des pensées). Nous nous contenterons de souligner que ce brave mitrailleur avait fixé son attention sur les cocardes et n'avait même pas remarqué que les « P-40 » étaient équipés d'un moteur en étoile !

Quoi qu'il en soit, les Zéro commencent leur attaque d'une manière coordonnée. Le premier à y passer est le B-17E de « Duke » DuFrane. Le feu prend dans la soute à bombes et enveloppe en quelques secondes le reste de l'avion. Le pilote largue la nourrice, et six hommes évacuent en parachute. Un témoin se souvient : « On est arrivés à la hauteur de son poste de pilotage. On a aperçu Duke Duphrane [*sic*] et son copilote morts à leur poste, le nez sur le tableau de bord réduit en miettes. » Tandis que l'épave tombe en feu, les survivants sont mitraillés au bout de leurs suspentes ou dans l'eau ; sept des huit membres de l'équipage seront tués. C'est ensuite le tour du *1st Lieutenant* William J. Pritchard, arrivé trois jours plus tôt. Sa nourrice ventrale atteinte par des obus incendiaires, l'appareil explose en plein vol ; il n'y aura aucun survivant. L'empennage arrière du *2nd Lieutenant* Paul M. Lindsey a été si sévèrement poivré que les deux pilotes éprouvent toutes les peines du monde à le maintenir en ligne de vol ; quand l'avion pénètre dans une zone de turbulence, il décroche en vrille.



Le copilote, le navigateur et le mitrailleur de queue évacuent en parachute. Cependant, avec un blessé grave à bord qui ne peut pas sauter, Lindsey décide de se battre jusqu'au bout. Arc-boutés sur le dossier de leur siège, son bombardier et lui réussissent à sortir de la vrille en poussant de toutes leurs forces sur les deux manches avec leurs pieds. Bien que sans navigateur, Lindsey parvient à rentrer à Malang. C'était sa première mission ! Un quatrième appareil est fortement avarié.

Le compte rendu de mission du 7th BG remarque que : « l'attaque ennemie sur la formation de bombardement fut la plus parfaitement exécutée que nous ayons rencontrée jusque-là. Des passes coordonnées de plein front et de trois quarts avant sont les premières attaques de cette nature signalées par les forces amies dans cette zone. La vitesse relative entre le chasseur et le bombardier était si importante que la tourelle supérieure ne pouvait pas suivre la trajectoire des chasseurs attaquant de front. Les mitrailleuses de nez de 7,7 mm furent la seule défense contre ce type d'attaque ». Il est évident que l'altitude du combat (4 200 m) a favorisé l'entreprise des Zéro, alors que leur plus faible puissance au-dessus de 6 000 m les contraint à attaquer par le secteur arrière.

Le combat du 8 février 1942 a deux conséquences : le renforcement de l'armement dans le nez, les équipages montant plusieurs mitrailleuses, en général de 12,7 mm, et la demande de suppression de la couleur rouge dans les marques de nationalité, qui sera officialisée le 12 mai 1942.
Tandis que d'autres renforts arrivent, dont le premier B-17E à tourelle ventrale Sperry (41-2505), le tout dernier B-17D est considéré comme « war weary » et retiré des opérations.
Dans le Sud-Est asiatique, les choses vont de mal en pis pour les Alliés : Singapour capitule le 15 février. Estimant Java désormais indéfendable, face à la quasi-totalité de la flotte japonaise et à une aviation supérieure en nombre dans un rapport de 1 à 6, le général Archibald Wavell, commandant suprême des forces alliées, décide d'évacuer l'île. Le 22 février, le général MacArthur, réfugié à Corregidor avec les dernières troupes philippines et américaines, reçoit l'ordre du président Roosevelt de gagner l'Australie pour reconstruire l'Armée US.
L'évacuation des aérodromes de Java commence le 25 février, tandis que les 7th et 19th BG mènent un combat d'arrière-garde contre les convois qui convergent vers Java. Le 1er mars, Eubank donne l'ordre de repli sur l'Australie et d'incendier les avions qui ne pourront pas faire le voyage (3 B-17 sont sabordés), lui-même s'envole pour Darwin peu après. Les deux premiers B-17, transportant chacun une vingtaine de mécaniciens, décollent à destination de Broome (Western Australia) la nuit suivante.
Seize B-17E sont évacués de Java. Ils retrouvent en Australie le dernier B-17C (40-2072) et deux B-17D réfugiés des Philippines, ainsi que dix nouveaux B-17 du 14th *Reconnaissance Squadron*, récemment arrivé à Townsville. Un total de 32 Fortress a été perdu lors des combats à Java, dont 4 abattus par la chasse japonaise – on en est donc à 56 depuis le début des hostilités.

◀ L'installation des antennes du SCR-521 sur un B-17E. Sur le dessus du fuselage, l'antenne de transmission (distance), sur les flancs, les antennes de réception (distance). Absentes sur cette photo, les antennes de réception (relèvement) sous chaque aile, couplées à l'antenne de transmission (relèvement) dans la pointe avant. Ce radar, copie du ASV Mk. II britannique opérant sur ondes métriques, pouvait repérer un sous-marin en surface à une distance de 8 km et un navire de taille moyenne à 40 km. (US NARA)

AUSTRALIE
22 FÉVRIER 1942
LA PREMIÈRE MISSION DE GUERRE DE LA *5TH AIR FORCE*

Pour comprendre pourquoi le 14th RS se trouve alors en Australie, il faut remonter légèrement en arrière. Très exactement au 9 février, quand l'*Admiral* Chester W. Nimitz, commandant en chef des *Pacific Ocean Areas*, réagit à la capture de Rabaul par les Japonais en envoyant d'urgence 12 B-17 de la nouvelle *Seventh Air Force* [6] en Australie pour qu'ils protègent les lignes de communication alliées qui traversent le Pacifique Sud. Le 14th RS est alors constitué sous les ordres du *Major* Richard H. Carmichael – une vieille connaissance de Pearl Harbor (voir Chapitre III) – par le prélèvement de six machines au 88th RS, cinq au 22nd BS et une au 38th RS.
Carmichael commande la première mission de guerre de son *Squadron* le 22 février. Neuf appareils sont prévus, mais pour différentes raisons, seuls cinq atteignent leur objectif : Rabaul et son port, Simpson Harbor, dont les aviateurs américains allaient, dans les années à venir, connaître le moindre détail de la topographie aussi bien que celle de leur ville natale. Un avion, tombé à court d'essence, est perdu, et trois autres sont endommagés par les Zéro. Une belle performance, quand on pense que les B-17 ont dû parcourir 3 800 km aller et retour avec escale à Port Moresby (Nouvelle-Guinée).
Comme la *Fifth Air Force* du *Lieutenant General* George H. Brett a été « réactivée » après la dissolution de la FEAF le 5 février, les aviateurs du 14th RS se targuent d'avoir effectué la toute première mission de guerre de la 5th AF. Ce qui n'est que partiellement vrai, puisque les 7th et 19th BG, alors à Java, lui sont également rattachés.
Cependant, le 14th RS est décimé par une épidémie de dengue qui l'empêche d'exécuter la moindre sortie pendant deux semaines.

[6] La *Seventh Air Force* est en fait l'ancienne *Hawaiian Air Force*, et son commandement reste confié au Major General Clarence L. Tinker.

◣ Un B-17E (41-9205) du 28th *Composite Group* à Cold Bay (Alaska) en juin 1942. (US NARA)

◤ et ▶ Le B-17E (41-9211), TYPHOON McGOON II, du 98th BS/11th BG, était équipé d'un radar SCR-521 dont on aperçoit l'antenne émettrice (relèvement) dépasser de la pointe avant et l'antenne réceptrice (distance) sous l'aile gauche. Ce radar ASV, bien qu'opérant sur une longueur d'ondes métrique, offrait quand même un net avantage par rapport à la reconnaissance à vue. Une mitrailleuse supplémentaire a été ajoutée dans le nez. Guadalcanal, 4 janvier 1943. (National Museum of the Air Force)

De leurs fréquentes escales en Nouvelle-Guinée, les aviateurs reviennent avec les traditionnelles maladies tropicales : « J'ai été victime de la malaria, de la fièvre dengue et d'une dysenterie amibienne – tout ça en même temps, dira un *Sergeant*. J'ai perdu 24 kg en cinq semaines. En plus, il y avait les sangsues, les moustiques et les tiques – que des insectes assoiffés de sang, dont on se débarrassait difficilement et jamais sans douleur. J'ai toujours eu le chic pour me fourrer dans des endroits invraisemblables ! »
Avec l'arrivée des 7th et 19th BG à Broome, l'aérodrome devient une proie tentante pour les Japonais (qui y détruisent d'ailleurs deux B-17 le 3 mars), et le V *Bomber Command* fait évacuer les B-17 sur Melbourne, où se trouve son QG.
Afin de rééquilibrer les deux groupes avant le départ du 7th BG pour les Indes, une réorganisation s'impose. À dater du 14 mars, le 19th BG se compose des 28th, 30th et 93rd BS et du 14th RS. Par ailleurs, à Washington la décision a été prise de ne plus envoyer de B-17 dans le Pacifique afin de les réserver à la nouvelle *Eighth Air Force* qui doit aller se battre en Europe. Le B-24 Liberator doit remplacer le Fortress dans la guerre contre le Japon. Toutefois, le robinet ne sera pas coupé brutalement pour ne pas priver le théâtre du Pacifique de renforts indispensables : 41 des 42 B-17D produits, 174 B-17E et 40 B-17F lui seront affectés.

PHILIPPINES
11-18 MARS 1942
EXFILTRATIONS DES PHILIPPINES

Aussi curieux que cela puisse sans doute paraître, Del Monte est toujours aux mains des Américains. Il y reste encore un petit détachement de mécaniciens et, surtout, un large stock d'essence. Puisque Roosevelt a donné l'ordre à MacArthur de quitter les Philippines, l'idée germe de l'évacuer par B-17 depuis cet aérodrome. Le 12 mars, quatre appareils sous les ordres du *Captain* Henry C. Godman décollent de Batchelor Field, Darwin, peu après minuit. Les avions sont en si piteux état que les ennuis ne tardent pas. Un ne décolle même pas, un second fait demi-tour un quart d'heure après, et le *2nd Lieutenant* Harl Pease Jr., dont la pression hydraulique a chuté, doit voler au ras des vagues. Quant à Godman, un altimètre défaillant lui fait percuter la mer au large de Mindanao, alors qu'il se croyait à 360 m d'altitude ; deux hommes sont tués, mais les cinq survivants, tous blessés ou fortement contusionnés, atteindront la plage après avoir nagé quatre heures dans une eau infestée de requins. Pendant ce temps, Pease a réussi à poser son épave volante à Del Monte après la tombée de la nuit, terminant son atterrissage par un cheval de bois faute de pression hydraulique. Cette arrivée tonitruante impressionne beaucoup le *Major General* William F. Sharp, l'homme responsable de l'évacuation du commandant suprême des forces armées américaines en Extrême-Orient – mais très négativement ! Or, à son grand soulagement, comme MacArthur n'est pas attendu avant vingt-quatre heures, Pease demande à repartir pour ne pas exposer son avion à la destruction par l'aviation japonaise. Évidemment, quand MacArthur se présente enfin à Del Monte le lendemain, fidèle à sa légende, il tempête, fulmine, vitupère et s'emporte contre ces maudits aviateurs qui ne sont jamais là quand on a besoin d'eux ! Il fait immédiatement expédier un télégramme à Washington exigeant qu'un avion vienne le chercher, même des États-Unis s'il le faut…
Le 17 mars avant l'aube, deux appareils du 14th RS décollent de Darwin et arrivent peu avant minuit. Ils sont ravitaillés sans délai et redécollent à 02h30 avec à leur bord MacArthur, sa famille et son état-major, ainsi que deux pilotes, dont Godman, qui, après avoir narré son aventure au général, a été invité à monter à bord de son avion.

« Un homme qui s'écrase la nuit en mer à 250 km/h et qui a la chance de pouvoir raconter son histoire peut travailler pour moi », dira ce dernier, qui fera de Godman son pilote personnel. Les deux B-17 se posent à Batchelor Field à 10h30 le 18 mars. Mission accomplie !

Il reste encore un VIP à aller récupérer à Del Monte : le président Quezon et sa famille. C'est encore au 14th RS, qui aligne les avions en meilleur (?) état, que la mission est dévolue. Trois appareils font l'aller et retour en 36 heures et se posent à Darwin en fin de matinée du 27 mars.

Les B-17 retourneront encore à plusieurs reprises à Del Monte, d'abord pour des missions offensives destinées à soutenir le moral des troupes prises au piège à Bataan, mais aussi pour récupérer les ultimes officiers présents sur place. Le dernier B-17 en redécollera le 29 avril, soit une semaine avant la reddition de Corregidor.

Le 30 mars 1942 intervient une importante réorganisation du théâtre d'opérations du Pacifique, qui est divisé en deux zones : la *Southwest Pacific Area*, confiée à l'Armée (MacArthur), et les *Pacific Ocean Areas*, sous la responsabilité de la Marine (Nimitz). La *Fifth Air Force* est rattachée à la SWPA et la *Seventh Air Force* aux POA. Le 7th BG l'est à la *Tenth Air Force*, qui opère dans ce qui est convenu d'appeler le CBI (*China-Burma-India*) ; en fait, il ne s'agit pas d'un théâtre d'opérations *stricto sensu*, car il ne dispose pas d'une structure centralisée de commandement. Il existe une autre unité de B-17 présente depuis fin mars à Sidney, le 43rd BG – mais il attend désespérément ses avions.

NOUVELLE-GUINÉE MARS-AVRIL 1942 LA MER DE CORAIL

Le 8 mars, une nouvelle menace se fait jour. Rien ne semblant devoir stopper le rouleau compresseur nippon, une force d'invasion débarque dans le nord de la Papouasie–Nouvelle-Guinée, entre Lae et Salamaua, afin d'y construire des aérodromes et préparer une éventuelle future invasion de l'Australie ou tout au moins couper les lignes de ravitaillement alliées.

Alors que hommes et machines du 19th BG goûtent un repos bien mérité, le 14th RS reste seul sur la brèche pendant tout le mois de mars – il sera rebaptisé 40th RS le 21 avril. Il s'installe sur le terrain de Cloncurry, « aménagé » au milieu de nulle part dans le Queensland, un endroit fort sympathique, qui plaira beaucoup aux aviateurs, comme l'explique un pilote : « Les mouches étaient une abomination. Elles vous couvraient le dos et vous donnaient l'impression de porter une chemise noire. Elles ne s'intéressaient ni aux ordures ni à la nourriture, mais uniquement aux hommes et aux animaux. Pendant toute la journée, des nuées virevoltaient jusqu'à ce qu'elles s'abattent sur nous et restent collées. Pour les chasser, il fallait frotter. »

Les missions sont exécutées sur Rabaul et le secteur de Lae en utilisant Port Moresby comme terrain avancé. Il n'entre pas dans nos intentions de détailler ces sorties, généralement menées par deux ou trois avions à la fois à haute altitude et, en définitive, sans grande portée stratégique.

MacArthur ayant décidé de reprendre l'offensive, le 19th BG ne tarde pas à entrer dans la danse. Kenneth Hobson, qui a temporairement assuré son commandement depuis le 14 mars, est remplacé par le *Lieutenant Colonel* James T. Connally le 15 avril, tandis que le groupe déménage trois jours plus tard pour Garbutt Field, Townsville (Queensland), afin de se rapprocher de Port Moresby.

Les missions et la navigation sont fortement tributaires de conditions climatiques aléatoires, avec d'épais bancs de brouillard qui surgissent de nulle part en moins d'une heure et recouvrent les vallées de la chaîne Owen Stanley, dont les sommets, qui atteignent jusqu'à 4 000 m, barrent la route entre Port Moresby et Lae. Faute de prévisions météo fiables, les missions avortent fréquemment, quand elles ne tournent pas au tragique, comme le 25 avril, quand le *2nd Lieutenant* Daniel W. Fagan et son équipage sont tués en percutant une montagne.

Fin avril, quelque 40 B-17 sont présents en Australie (dont la moitié disponible). Ils ne sont pas de trop quand se profile une menace stratégique

▲ Le général Douglas MacArthur et le président Manuel Quezon, évacués des Philippines par les B-17 du 14th RS. (US NARA)

◥ Le *Major* James V. Edmundson, commandant le 431st BS/11th BG, avec à sa droite le *1st Lieutenant* Jack Lee († 14.11.42). Sous le poste de pilotage figure la silhouette d'un sous-marin japonais envoyé par le fond, « cinq semaines après Pearl Harbor », au large d'Oahu. Toutefois, nous n'avons pas été en mesure d'identifier sa victime. (US NARA)

▼ Tous les membres de l'équipage du *Major* George E. Glober, commandant le 31st BS/5th BG (second en partant de la droite), recevront la *Distinguished Service Cross* pour une mission de reconnaissance photo particulièrement périlleuse entre Hickam Field et l'île de Wake le 1er août 1942. Une sortie qui a duré… 17 heures et demie et les a vus descendre quatre chasseurs japonais. (US NARA)

de première importance : le 3 mai, les Japonais capturent Tulagi et Florida, dans les îles Salomon, et une flotte d'invasion sous escorte du porte-avions *Shôhô*, qui doit être rejointe par les porte-avions *Shôkaku* et *Zuikaku*, quitte Rabaul pour une destination encore inconnue. Grâce aux reconnaissances régulières du 40th RS et au travail de leurs cryptanalystes, les Américains sont parfaitement renseignés sur les mouvements des navires japonais, même s'ils ne savent pas encore où ils vont frapper.

Le 6 mai commence pour le 19th BG la bataille de la mer de Corail, quand un appareil découvre le *Shôhô* près des Salomon et le bombarde à haute altitude (sans grand succès). Les Japonais se savent maintenant découverts, ce qui va précipiter le mouvement. Le *Shôhô* est le premier « toit plat » japonais envoyé par le fond de l'eau, succombant aux attaques de l'aviation embarquée américaine le 7 mai à 11h35. Pendant ce temps, la flotte d'invasion, qui se dirige maintenant vers Port Moresby, est l'objet d'incessantes attaques de la part de l'aviation alliée en général et des B-17 basés à Townsville en particulier. Échec tactique américain, mais succès stratégique, la bataille de la mer de Corail marque la limite de l'expansion japonaise dans le Sud-Ouest Pacifique. C'est la première fois depuis le début de la guerre que les Américains réussissent à repousser une flotte d'invasion ennemie [7].

[7] Pas tout à fait quand même. Il faut rappeler l'exceptionnelle résistance des défenseurs de l'île de Wake, qui avaient repoussé un premier débarquement le 11 décembre 1941, même s'ils devaient ensuite succomber au second (24 décembre).

▼ Le B-17E (41-2656), CHIEF SEATTLE FROM THE PACIFIC NORTHWEST, du 435th BS/43rd BG est porté disparu lors d'une mission de reconnaissance sur Rabaul le 15 août 1942. Personne ne sait ce qu'il est advenu du *1st Lieutenant* Wilson L. Cook et des neuf autres membres de son équipage. C'était leur troisième mission. (National Museum of the Air Force)

◀ Un transport de troupes est touché par un coup direct d'un B-17 à l'approche de Guadalcanal. (US NARA)

HAWAII
MAI-JUIN 1942
LA BATAILLE DE MIDWAY

Le 19 mai, la *Seventh Air Force* est mise en état d'alerte renforcée. Les cryptanalystes sont formels : quelque chose de gros est en préparation chez les Japonais. Quelques jours plus tard, ils sont en mesure de préciser que la Marine impériale s'apprête à attaquer Midway. L'Air Force envoie en renfort un certain nombre de B-17 depuis la côte Ouest américaine. À la fin du mois, le *Major General* Clarence L. Tinker dispose de 56 machines, mais de seulement 44 équipages qualifiés. Les unes et les autres sont réparties entre les 5th et 11th BG, qui, en raison de l'afflux de renforts, doivent être répartis sur trois terrains : Hickam, Kipapa et Bellows. Pour remplacer les appareils envoyés à Midway, le 303rd BG et son commandant, le *Lieutenant Colonel* Walter C. Sweeney Jr., sont prêtés par la *Second Air Force* de manière à assurer les reconnaissances maritimes autour des îles Hawaii.

Nous ne détaillerons pas les opérations des B-17 à Midway, celles-ci ayant été traitées dans notre récent hors-série [8].

Entre le 3 et le 6 juin 1942, les B-17 ont largué 314 bombes depuis des altitudes variant de 800 à 7 500 m, mais jamais plus de 14 appareils n'ont pu être engagés simultanément. Ils ont revendiqué 22 coups directs, 6 probables et 46 coups proches sur 7 porte-avions, 7 cuirassés et croiseurs lourds, 2 transports et 1 destroyer. Dans la réalité, ils ont probablement touché un destroyer et placé deux coups proches sur le *Haruna* et le transport *Argentina Maru* ! Toutefois, leur grande contribution à la victoire de l'US Navy a été, sans aucun doute, d'avoir contraint la *Kidô Butai* à s'éparpiller et les porte-avions à manœuvrer violemment à haute vitesse pour éviter les salves de bombes, les empêchant de préparer leur seconde vague d'assaut et les rendant vulnérables au moment crucial de la bataille. Pour avoir bien étudié cette confrontation sous tous ses aspects, l'auteur souscrit pleinement à la conclusion de l'historiographe du 23rd BS/5th BG, inscrite dans le journal de marche de son *Squadron* à la date du 7 juin 1942 : « Nous avons pris une large part à ce qui est apparemment une grande victoire pour les États-Unis. »

▼ Le B-17E (41-2426) du 431st BS/11th BG (équipage du *Major* Marion N. Pharr) est porté disparu lors d'une mission de reconnaissance près de Tulagi le 7 août 1942. Cette photo a été prise quelques mois plus tôt au 13th *Air Depot Group* à Tontouta (Nouvelle-Calédonie). (US NARA)

[8] *120 secondes fatales, La Bataille de Midway* – Aéro-Journal hors-série n° 14, février 2013.

[9] La simultanéité de cette opération avec l'invasion de Midway a longtemps laissé à penser qu'il s'agissait d'une manœuvre de diversion. Or, il semble bien, maintenant, que le plan « AL » était considéré par les Japonais comme une action indépendante, nécessaire pour être en mesure d'intervenir au-dessus du territoire nord-américain et pour prendre l'URSS à revers au cas où les Allemands perceraient dans le Caucase.

ALÉOUTIENNES
3-4 JUIN 1942
MISSIONS DANS LE BROUILLARD

S'il y a un théâtre d'opérations oublié des dieux, c'est bien celui des îles Aléoutiennes, que les Japonais, pour d'obscures raisons [9], ont décidé d'envahir en même temps qu'ils se préparent à attaquer à Midway, quand ils débarquent à Attu et Kiska le 3 juin. Cette région est relativement tempérée (de -5° C à +11° C en moyenne, avec des pointes à -20° C), mais elle est battue par des vents violents, tandis que le brouillard et les nuages s'invitent à tout moment dans l'année, limitant le plafond à parfois moins de 1 000 m. Surtout, il y pleut souvent et même beaucoup.

◀ et ▶ Des B-17F prêts à décoller depuis Henderson Field, Guadalcanal. (US NARA)

Le 3 juin 1942, 140 avions de combat sont à la disposition de la *Eleventh Air Force* du *Major General* William O. Butler, dont le QG se trouve à Elmendorf (Alaska). Parmi ceux-ci figurent un B-17E et un B-17B appartenant au 36th BS du 28th *Composite Group* (*Major* Norman D. Sillin) à Fort Greely (futur Allen AAF, Alaska). Le B-17E est équipé d'un radar ASV (*Anti-Surface-Vessel*) primitif SCR-521 et affecté à la Navy pour des patrouilles maritimes [10]. Quant au B-17B (38-215), un ancien appareil du *Cold Weather Testing Detachment* de Ladd Field, il est le dernier de ce modèle encore en service. Le 36th BS attend le renfort de six B-17E, prêtés par la *Second Air Force*.

Les deux B-17 sont déployés à Umnak, où se trouve la seule piste capable de supporter leur poids, mais « l'aérodrome » ne possède pas d'aire de stationnement, et tous les appareils sont parqués de chaque côté de la piste, qui ne mesure que 45 m de large. « Au retour, nous étions obligés d'atterrir les uns après les autres comme sur un porte-avions, expliquera un pilote de chasse, puis de rouler avec une roue sur le bord de la piste pour laisser la place aux autres taxis. » Cette situation n'est pas sans alarmer le général Butler, bien forcé d'admettre qu'un raid de bombardiers en piqué ennemis aurait des conséquences catastrophiques – d'autant qu'il n'y a pas de radar terrestre et que la DCA est quasi inexistante.

Les Japonais attaquent Dutch Harbor au début de matinée du 3 juin, les deux B-17 étant surtout utilisés pour des missions de reconnaissance. Dans la soirée, les 6 B-17E promis arrivent à Fort Greely.

Le lendemain matin, un ou peut-être même deux porte-avions sont repérés à 250 km au sud-ouest d'Umnak. Le 36th BS reçoit l'ordre de les attaquer en se ravitaillant sur le terrain de Kodiak.

À 18h40 le 4 juin, le *Captain* Jack S. Marks décolle avec trois bombes de 500 kg et une de 250 : « Quand nous avons été à 100 m au-dessus du sol, j'ai aperçu une formation de trois appareils volant à 150 m en direction de Dutch Harbor avec un quatrième derrière et au-dessus. J'étais occupé à régler mes turbocompresseurs et j'ai pensé qu'il s'agissait de chasseurs qui venaient de décoller. Mon copilote a attiré mon attention sur le fait qu'ils avaient un train fixe. J'ai viré et les ai suivis en prenant le cap 185 dans l'espoir qu'ils me conduiraient à leur porte-avions. » Toutefois, des P-40 interviennent rapidement, abattant deux des appareils japonais (vraisemblablement des « Val »).

Marks : « Nous avons vu les deux ailiers percuter l'eau et nous nous sommes retrouvés à 500 m, à 6 km de la côte, volant parallèlement avec le quatrième Jap, identifié comme un bombardier en piqué ou plus probablement un Nakajima. Après avoir déterminé le cap, nous nous sommes dirigés vers le nuage le plus proche, et mon mitrailleur de sabord, le *Sergeant* Nelson, a descendu ce quatrième avion. »

Marks rejoint alors un second B-17 (41-9084), piloté par le *Captain* Thomas F. Mansfield, et comme son viseur et sa radio sont hors service, il décide de larguer ses bombes en même temps que lui. Vingt minutes plus tard, ils tombent sur trois gros bâtiments japonais et un porte-avions, formant un « U » très serré sous un plafond de 75 m avec une visibilité médiocre. Tandis que Mansfield pique pour attaquer, Marks prend de l'altitude pour larguer ses bombes depuis 300 m. « Comme il n'y a eu aucune activité [aérienne japonaise] le lendemain, nous avons pensé avoir touché le porte-avions [11]. Quant à Mansfield, nous n'avons plus jamais enten du parler de lui. Il a dû être touché par la DCA ou par sa propre bombe en attaquant si bas. » Mansfield et les huit autres membres de son équipage seront officiellement déclarés « KIA » (*Killed in Action* – morts au combat) à bord d'un... B-26 [12] !

C'est la seule occasion où les B-17 des Aléoutiennes seront utilisés à des fins offensives. Marks (41-9146) sera abattu et tué par des « Rufe » [13] au-dessus de Kiska le 17 juillet 1942, tandis que le B-17B, égaré dans un épais brouillard au retour d'une mission de reconnaissance météo, s'écrasera près d'Umnak le lendemain ; le *Captain* Marvin E. Walseth et son équipage (dont le *Staff Sergeant* Kenneth E. Nelson) périront dans l'accident.

Surpris par la vive résistance opposée par les Américains, les Japonais se rabattent sur le « plan B » et se contentent d'occuper l'extrême pointe occidentale des Aléoutiennes (Kiska et Attu), à la limite du rayon d'action des B-17.

▶ Le B-17E (41-2659), Tojo's Jinkx/Frank Buck, du 43rd BG ensablé à Port Moresby. (Australian War Memorial)

[10] Deux LB-30 sont également équipés d'un radar SCR-521 (licence du ASV Mk. II britannique), le dernier modèle à ne pas utiliser la technologie du magnétron.

[11] Le porte-avions en question est le *Junyô*, mais il n'a pas été touché.

[12] Ils ont été descendus par la DCA selon J. D. Brown (*Carriers Operations in WW2*). Dans les rapports US, la confusion provient du fait qu'un B-26 a également été abattu lors de la même attaque.

[13] Voir *Aéro-Journal* n° 29 (juin 2012).

NOUVELLE-CALÉDONIE
JUILLET-AOÛT 1942
OBJECTIF GUADALCANAL

Le 20 juin 1942, le *Major General* Willis H. Hale prend le commandement de la *Seventh Air Force*. À cette date, il a sous ses ordres 126 B-17, dont 16 à Midway et 47 à Hawaii.

Les reconnaissances effectuées par les Fortress montrent sans ambiguïté que les Japonais sont en train de construire un aérodrome sur l'île de Guadalcanal, en face de Tulagi, qu'ils occupent depuis début mai. Ils ont également entamé des travaux identiques à Kieta et Buka, à mi-chemin entre Rabaul et Guadalcanal. Les Américains ne peuvent pas rester passifs devant cette menace stratégique de première importance qui pèse sur leurs lignes de communication avec l'Australie. L'opération « Watchtower », la reprise de Tulagi – le premier débarquement amphibie américain de la guerre –, est programmée pour le 1er août (elle sera repoussée de six jours). Trente-cinq machines du 11th BG sont transférées à Plaine des Gaïacs (Nouvelle-Calédonie) dans la dernière semaine de juillet. Cet aérodrome et celui de Koumac (Nouvelle-Calédonie) serviront de bases arrière pour les B-17, qui utiliseront Efate et Espiritu Santo comme bases avancées.

La première mission sur le futur aérodrome japonais de Lunga Point [14], à Guadalcanal, est réalisée le 31 juillet. Le 4 août, une expédition de trois B-17 est surprise par des A6M-2N « Rufe » de la *Hama Kû* ; le *2nd Lieutenant* Jack Lee est aux premières loges :

« Au-dessus de Tulagi, il y avait sept Zéro à flotteurs qui nous attendaient. Ils ont manœuvré pour une passe frontale et ont effectué leur première attaque avant notre "*bomb run*". Deux du premier groupe de trois ont piqué puis redressé en faisant feu de toutes leurs armes. Le troisième a été "tué" pendant son piqué par notre mitrailleur supérieur. Il est arrivé entre nous, dans l'avion de tête, et McDonald, sur notre aile droite. Il était à la verticale, et son nez ou son aile droite a percuté l'avion [de McDonald] entre les deux moteurs de gauche. Le Zéro a explosé et a bousillé l'aile du 17. J'ai tourné la tête pour suivre le Zéro et je l'ai vu s'écraser. Il y eut une formidable explosion causée par l'essence enflammée. Le 17 s'est retourné sur le flanc, le nez en l'air, puis a basculé le nez en bas et a disparu de notre champ de vision. Le mitrailleur a dit que quatre Zéro avaient été abattus. Ils ont continué leurs attaques pendant que nous larguions nos bombes, puis sont repartis en piquant vers la côte de Guadalcanal. Une sale journée. »

On ne retrouvera aucune trace du quartier-maître Kobayashi Shigeto ni des huit membres de l'équipage du *1st Lieutenant* Rush E. McDonald du 26th BS/11th BG.

Le 17 août, ayant décollé seul, le *Major* James V. Edmundson, commandant le 431st BS/11th BG [15], se dirige vers une flottille de destroyers qui pilonnent les Marines à Guadalcanal. Il parvient à toucher

et incendier le *Hagikaze*, avec un coup direct sur la tourelle n° 3, sous les acclamations des Marines qui n'ont rien perdu du spectacle ; le bâtiment devra rentrer à Truk à la vitesse maximale de 6 nœuds. Edmundson recevra un *Oak Leave Cluster* à sa DFC (l'équivalent US de la *bar* britannique).

Le 24 août à 18h00, trois B-17 arrivant derrière des appareils de la Navy qui viennent d'endommager le porte-avions *Ryujô* lui donnent le coup de grâce en plaçant quatre bombes de 250 kg sur son pont d'envol ; le « toit plat » coulera deux heures plus tard. Le retour à Espiritu Santo, impliquant la traversée d'un fort grain et un atterrissage de nuit, se passe moins bien : un appareil heurte une colline, faisant cinq tués, dont les deux pilotes.

Au moment où se déroule la bataille des Salomon orientales et où les Japonais tentent par tous les moyens de reprendre Guadalcanal, ce ne sont pas les cibles navales qui manquent. Une nouvelle se présente le 25 août, quand huit B-17 surprennent le destroyer *Mutsuki* en train de recueillir les survivants du croiseur auxiliaire *Kinryû Maru* gravement endommagé par la Navy [16]. Confiant dans le fait que les Fortress n'ont jamais mis un coup au but (il n'a pas dû être informé des résultats des deux précédentes attaques), le commandant du destroyer décide de rester à couple et de poursuivre la manœuvre de sauvetage. Mal lui en prend ! Trois bombes coupent pratiquement le *Mutsuki* en deux. La perte de ces deux unités plus celle du porte-avions léger scellent le sort de la bataille, l'escadre japonaise devant se retirer et laisser Guadalcanal aux mains des Américains.

◀ Le B-17E (41-2432), THE LAST STRAW, est l'un des survivants du 8th RS de l'attaque de Pearl Harbor ; il finira sa carrière au 433rd *Troop Carrier Group*. On le voit ici chargé en bombes à Seven Mile Strip le 19 août 1942. (Australian War Memorial)

[14] Il sera rebaptisé Henderson Field quand il sera capturé par les Americains.

[15] Le 431st BS est la nouvelle dénomination donnée au 50th RS le 22 avril 1942.

[16] Il sera sabordé.

NOUVELLE-GUINÉE AOÛT-SEPTEMBRE 1942 OBJECTIF RABAUL

Le 4 août, le *Major General* George C. Kenney, arrivé droit de San Francisco d'où il commandait la *Fourth Air Force*, prend en charge les *Allied Air Forces in SWPA* (une organisation qui chapeaute la *Fifth Air Force*, dont Kenney assumera le commandement le 3 septembre 1942), à l'instigation de MacArthur. À l'image de son patron, Kenney est un fonceur, et ses aviateurs, qui connaîtront peu de repos avec lui, en laisseront encore moins aux forces japonaises. Son premier passage en revue des troupes le laisse sur une mauvaise impression : « Les équipages ne songeaient qu'à rentrer chez eux. Leur moral était au plus bas, et ils le faisaient savoir à qui voulait l'entendre. Dans n'importe quel autre théâtre, [les appareils] auraient été retirés de la première ligne, mais ils étaient tout ce que nous avions, et il nous fallait les utiliser si nous voulions poursuivre la guerre. » Il découvre que, en raison d'une logistique défaillante, des équipages n'hésitent pas à voler des pièces détachées sur d'autres avions pour maintenir les leurs en état de vol – on nage en plein épisode des « Têtes brûlées » !

▼ Un B-17F défile devant le volcan Bagana, toujours en activité (comme les Fortress), après un raid sur l'île de Bougainville. (US NARA)

▲ Une autre vue de TYPHOON McGOON II du 98th BS/ 11th BG à Henderson Field fin 1942. L'avion survivra à toutes ses missions et sera renvoyé aux États-Unis en décembre 1945. (US NARA)

Le 19th BG est sa seule unité de bombardement lourd ; il compte alors 59 appareils, dont 19 en « reconstruction », ce qui en dit long sur ce que doit être le taux de disponibilité. Kenney ignore pendant près d'un mois l'existence du 43rd BG, toujours « à pied » à Torrens Creek (Queensland). Dès qu'il en est informé, il se débrouille pour l'équiper d'appareils réparés par les ateliers de Laverton (Melbourne) et d'avions neufs en provenance des États-Unis. Vers la fin du mois d'août, les premiers équipages rejoignent Townsville avec leurs machines pour s'entraîner aux côtés du 19th BG.

Le 7 août, lors d'une mission sur l'aérodrome de Vunakanau (Rabaul), Harl Pease Jr. (93rd BS/19th BG), dont on a parlé lors de l'exfiltration de MacArthur et devenu entre-temps *Captain*, est porté disparu. Pease recevra la *Medal of Honor* et tous les membres de son équipage la *Distinguished Service Cross* à titre posthume. Sans tout raconter, la citation de la *Medal of Honor* est néanmoins intéressante à lire :

« Quand un moteur de l'avion de bombardement dont il était le pilote a lâché au cours d'une mission au-dessus de la Nouvelle-Guinée le 6 août 1942, le *Captain* Pease a été forcé de revenir à sa base en Australie. Informé que tous les avions disponibles de son groupe devaient participer le lendemain à une attaque sur un aérodrome tenu par l'ennemi à Rabaul (Nouvelle-Bretagne) et bien que ne figurant pas sur la liste des pilotes retenus pour la mission, le *Captain* Pease a choisi un avion qu'il a fait préparer pour la mission, sachant que celui-ci avait été déclaré inapte au combat. Avec les membres de son équipage, qui se sont tous portés volontaires pour l'accompagner, il a rejoint son *Squadron* à Port Moresby, Nouvelle-Guinée, à 01h00 le 7 août, bien qu'ayant volé pratiquement sans discontinuer depuis la veille au matin. Après avoir pris seulement trois heures de repos, il a décollé avec le reste de son *Squadron* pour le raid. Pendant toute la durée du vol jusqu'à Rabaul, il a dû lutter pour maintenir son avion en mauvais état au sein de la formation. Quand cette dernière a été interceptée par une trentaine de chasseurs ennemis avant l'arrivée sur l'objectif, le *Captain* Pease, qui se trouvait sur le flanc le plus exposé aux Zéro, a réussi à abattre plusieurs d'entre eux grâce à l'habileté de ses mitrailleurs. Le combat a duré 25 minutes, avant que les assaillants ne disparaissent dans un nuage. Après avoir bombardé, le *Captain* Pease est resté à la traîne de la formation, probablement à la suite des dégâts infligés par les chasseurs japonais. Il a été attaqué de nouveau, et un chasseur ennemi a enflammé ses nourrices de soute. On l'a vu larguer les deux nourrices en feu. On pense que le *Captain* Pease et son équipage ont été abattus en flammes, car ils ne sont pas rentrés à leur base. »

▶ Le *Lieutenant Colonel* Richard H. Carmichael, entouré de correspondants de guerre, livre ses impressions avant de quitter (provisoirement) le théâtre du Pacifique. (Australian War Memorial)

On apprendra plus tard que Pease et l'un de ses mitrailleurs, le *Sergeant* Chester M. Czechowski, ont réussi à évacuer leur avion et que, faits prisonniers, ils ont été internés dans un camp à Rabaul jusqu'au 8 octobre 1942, quand les Japonais leur feront creuser leur propre tombe (avec trois autres aviateurs américains et deux australiens) avant de les décapiter !

Selon l'interprétation des photos prises après le raid, les 13 B-17 qui ont attaqué Vunakanau y ont détruit environ 75 avions ennemis, empêchant ainsi les Japonais de s'opposer avec une quelconque efficacité au débarquement des Marines sur Tulagi et Guadalcanal.

Bien que des ordres aient été donnés en haut lieu de ne plus envoyer de B-17 dans le Pacifique, entre le 6 et le 11 août, 10 B-17F arrivent à Brisbane. Ce sont les tout premiers de cette nouvelle version à entrer en service ;

[17] *Skip Bombing* – J. T. Murphy & A. B. Feuer – Praeger Publ., Westport, 1991.

[18] Terme officiel pour le tutorat de jeunes pilotes par des vétérans.

[19] *Gore and Glory* – W. Crawford Jr. – David McKay, Philadelphie, 1944 (réimprimé en livre de poche, 2011).

Le sort final de ce B-17E (41-2653), CRAPS FOR THE JAPS, du 43rd *Bombardment Group* est inconnu. (National Museum of the Air Force)

seulement 49 exemplaires rejoindront le théâtre du Pacifique. Destinés à l'origine au 43rd BG, ces dix machines et leurs équipages sont finalement affectés au renforcement du 19th BG. Pour les nouveaux arrivants, « l'atterrissage » est rude, comme l'écrit le *1st Lieutenant* James T. Murphy [17] :

« Après notre arrivée à Townsville, l'officier des opérations m'a donné une carte de l'Australie septentrionale, de la Nouvelle-Guinée, de la Nouvelle-Bretagne et des Salomon et m'a dit que c'était notre zone de reconnaissance. Après ce long "endoctrinement [18]", il a tourné les talons. Le lendemain de mon arrivée, on m'a confié une mission de reconnaissance photo. J'ai rejoint Port Moresby, où l'on m'a donné mes instructions : je devais survoler Rabaul, prendre des photos, voler vers le sud jusqu'à Bougainville, prendre d'autres photos et rentrer à Port Moresby. On nous a dit de retourner à notre avion en attendant l'ordre de décoller. Ce furent la seule formation et le seul endoctrinement que j'ai reçus avant d'effectuer ma première mission de guerre. »

Bien que les résultats soient maintenant au rendez-vous, les pertes demeurent sévères. En août 1942, 17 B-17 ont été rayés des contrôles, ce qui représente un avion tous les deux jours et environ un quart des effectifs.

Le 11 septembre, deux destroyers japonais, les *Isokaze* et *Yayoi*, qui ont quitté Rabaul la veille pour évacuer des troupes des îles Goodenough, sont surpris en plein jour par neuf B-17 emmenés par le *Major* Elbert Helton, commandant le 28th BS/19th BG. Si la première vague ne fait qu'endommager l'*Isokaze*, la seconde ne rate pas le *Yayoi*, comme le rapporte le *Captain* William Crawford Jr. [19] :

« Tout à coup, sans prévenir, il y a eu une effrayante explosion, la plus terrible que j'aie jamais entendue. Le taxi a été violemment secoué et ballotté. Soulevé de mon siège malgré mes harnais, je me suis cogné la tête au plafond. Le gros avion de 28 tonnes a été balayé comme un fétu de paille et a grimpé brutalement de 150 m. Nous étions environnés de fumée et de flammes. Des vapeurs âcres nous brûlaient les narines, et la fumée nous piquait les yeux. Des morceaux épars volaient et sifflaient dans toutes les directions... on pouvait les entendre percuter notre fuselage. »

Une bombe a frappé la poupe du *Yayoi* ; il coulera peu après au large de Vakuta (mer des Salomon).

La clef du succès de Crawford : une attaque à 420 m d'altitude ! Rompus aux attaques des B-17 depuis 4 000 m et plus, les « pachas » des navires japonais ont pris l'habitude de guetter le départ des bombes aux jumelles. Dès qu'ils aperçoivent la première, ils ont tout loisir de manœuvrer leur bâtiment pour éluder le chapelet meurtrier. L'arrivée de Crawford à basse altitude n'a pas laissé le temps au capitaine de corvette Kajimoto Shizuka (qui survivra au naufrage) d'éviter la salve. C'est la bonne technique, bien que plus risquée, puisque exposant davantage les avions à la DCA.

Pendant ce temps, le 43rd BG est entré en lice, mais sa toute première mission commence par une tragédie. Le 14 septembre, le *Captain* Hershell R. Henson s'écrase en bout de piste au décollage ; l'explosion des bombes et du carburant ne laisse aucune chance aux neuf membres de l'équipage.

GUADALCANAL SEPTEMBRE-OCTOBRE 1942 AVEC LA « CACTUS AIR FORCE »

Le 23 septembre, le 72nd BS/5th BG arrive à Espiritu Santo, en provenance de Hawaii, en renfort du 11th BG ; commandé par le *Major* Donald E. Ridings, ce *Squadron* est un vétéran de la bataille de Midway. Il est rapidement rejoint par des éléments des 23rd et 31st BS, qui viennent tous se ranger sous la bannière du 11th BG du *Colonel* LaVerne G. Saunders.

À cette époque, les B-17 commencent à poser leurs roues de manière régulière sur la piste de Henderson Field. L'aérodrome de la « Cactus Air Force » (surnom donné à l'aviation basée à Guadalcanal, « Cactus » étant le nom de code de l'île) est d'abord utilisé pour déposer les aviateurs blessés nécessitant des soins urgents et comme terrain de secours pour les avions endommagés. Il ne tarde pas à devenir une base avancée pour les missions sur Rabaul et les autres possessions japonaises du secteur.

Le 24 septembre, lors d'un bombardement du port de Tonolei, au sud de Bougainville, quatre B-17 sont pris à partie par une vingtaine de chasseurs hydravions (la *Homen Kôkû Buntai*, basée sur l'île Shortland, ne compte que 11 « Rufe », mais des « Pete » ont pu se joindre au combat). Le premier maître Maruyama fonce sur sept (!) B-17 et revient avec la certitude d'en avoir abattu un. Ce n'est probablement pas faux, mais il ne devait pas être seul, puisque le *Captain* Charles E. Norton (42nd BS) et son équipage ne rentreront pas ; la dernière fois que leur B-17 a été aperçu, il « descendait désemparé, fumant beaucoup, avec des chasseurs ennemis qui le pourchassaient jusqu'à la surface de l'eau ».

Début octobre, les B-17 maintiennent une stricte surveillance des eaux au nord et à l'ouest de Guadalcanal, tout en effectuant des missions offensives régulières sur Rabaul. Ils repèrent des navires de guerre japonais protégeant de nouveaux débarquements sur Guadalcanal, permettant à la Navy de remporter la bataille du cap Esperance le 12 octobre. Dans la nuit du 14 octobre, la Marine impériale entreprend un pilonnage en règle de Henderson Field, y détruisant deux B-17 et contraignant le *Colonel* LaVerne G. Saunders à évacuer les autres au petit jour ; les B-17 doivent attendre dix jours que la piste soit réparée pour pouvoir y retourner.

NOUVELLE-GUINÉE
OCTOBRE 1942
SKIP BOMBING

Le 2 octobre, la *Fifth Air Force* inaugure une nouvelle technique de bombardement des navires ennemis, fortement encouragée par Kenney lui-même, du nom de *skip bombing*, qui ressemble au jeu que les enfants pratiquent volontiers sur les plages à faire ricocher des galets sur la surface de l'eau. Sauf que là, il s'agit de bombes de 250 kg ! C'est ce qu'explique le *2nd Lieutenant* James C. Dieffenderfer [20] :

« Notre procédure consistait à attaquer de nuit en approchant le port [Simpson Harbor, Rabaul] à 600-1 200 m, repérer les navires, couper les moteurs et descendre en planeur en prenant soin d'être assez bas pour que les montagnes évitent que notre silhouette se détache sur le ciel. On débouchait à 400 km/h et 75 m de hauteur – la vitesse chute vite quand on rétablit. Il ne fallait pas tomber au-dessous de 320 km/h pour que le bombardier puisse larguer les bombes l'une après l'autre, et il fallait alors remettre les gaz. Le bruit des moteurs et celui des bombes devaient causer une grande confusion parmi les artilleurs des bateaux, parce que, s'ils ouvraient le feu juste avant qu'on arrive sur eux, il n'y avait pas de "*flak*" une fois qu'on était passés par-dessus. Nous dégagions par un lent virage, ce qui nous permettait d'observer les résultats, puis on mettait le cap sur la maison en reprenant de l'altitude. Cela semble facile, mais les distances et les altitudes sont difficiles à juger la nuit. Nous œuvrions en équipe, afin de maintenir les servants de DCA sous pression. Je ne crois pas qu'un avion isolé aurait eu la moindre chance de survie. »

Pour permettre aux bombes de ricocher sur la surface de l'eau sans exploser à son contact, celles-ci sont munies d'un détonateur à retardement, de 4 à 5 secondes. Le but est de planter la bombe sous la ligne de flottaison du navire en permettant à l'avion de s'éloigner en toute sécurité. Bref, un jeu dangereux, mais terriblement excitant pour ces jeunes hommes d'une vingtaine d'années à bord de quadrimoteurs de 28 tonnes, qui ont été conçus pour beaucoup de choses mais certainement pas pour cela !

Donc, le 2 octobre, six appareils du 63rd BS/43rd BG se présentent devant Simpson Harbor (Rabaul) ; toutefois, en raison d'ennuis avec des détonateurs, ils optent pour une attaque classique à basse altitude (750 m). Deux cargos et un destroyer sont touchés par un coup direct, et un cargo est encadré, un dépôt de munitions et l'hydrobase sont également atteints. Tous les avions rentrent sans problème.

La première véritable mission de *skip bombing* se déroule dans la nuit du 22 au 23 octobre, quand six Fortress du 63rd BS/19th BG ravagent le port de Rabaul, touchant un destroyer, un croiseur léger et au moins trois cargos.

AUSTRALIE
OCTOBRE 1942
LA QUILLE, B... !

Le 8 octobre, Kenney commande le raid le plus important jamais exécuté dans le Pacifique depuis le début de la guerre. Pas moins de 36 B-17 des deux groupes, sous les ordres du *Major* Elbert Helton (commandant le 28th BS/19th BG), doivent dévaster la ville de Rabaul. Six font demi-tour, mais les 30 autres, qui ont décollé peu avant minuit, déclenchent « un colossal feu d'artifice », selon les termes d'un aviateur. Tous sont atteints par la DCA, mais tous rentrent. William Crawford [21] écrira : « Rabaul a été ravagée pendant toute la nuit par de violents incendies et a été presque entièrement détruite par les flammes alimentées par les

▲ Accidenté à Guadalcanal le 25 novembre 1942 par le *1st Lieutenant* William B. Kyes, le B-17E (41-2409), Old Maid, du 431st BS/11th BG, ne revolera plus jamais. On remarque son splendide camouflage trois tons. (US NARA)

[20] *Skip Bombing*, op. cit.

[21] Op. cit.

[22] Promu commandant du 462nd BG, Carmichael est fait prisonnier le 20 août 1944, quand son B-29 est abattu par des chasseurs sur l'île d'Iki (préfecture de Nagasaki) lors d'une mission sur les aciéries de Yawata.

dépôts de munitions et d'essence qui se sont propagées aux fragiles constructions de la ville. » Rabaul brûlera pendant trois jours, les incendies s'étendant aux quartiers intacts lors d'un nouveau bombardement nocturne le 10 octobre. C'est une exceptionnelle démonstration de force de la part de la *Fifth Air Force*, mais on notera au passage que la ville était surtout peuplée d'autochtones, dont plusieurs centaines ont payé au prix fort le fait d'être tombés sous la coupe de l'Empire du Soleil levant.

Apprenant l'arrivée prochaine du 90th BG et de ses B-24, Kenney en profite pour solliciter d'autorisation de renvoyer le 19th BG aux States. MacArthur donne son accord. Le 23 octobre, douze équipages du 63rd BS/19th BG sont avisés qu'ils peuvent faire leurs bagages. Douze appareils, parmi les plus mal en point, quittent Mareeba (Queensland) à destination de Nouméa. C'est la Quille aussi pour le récemment promu *Colonel* Richard H. Carmichael [22].

Tandis que le 43rd BG reprend les sorties à son compte depuis Mareeba, de nouveaux éléments du 19th BG peuvent être renvoyés à la maison à partir du 7 novembre, jusqu'à ce que ce groupe ait totalement disparu de ce théâtre d'opérations pour être reconstitué dans l'Idaho début décembre ; ce vétéran de la guerre du Pacifique, titulaire de pas moins de six *Distinguished Unit Citations*, ne retournera au combat qu'en janvier 1945, après avoir été transformé sur B-29.

NOUVELLE-GUINÉE
NOVEMBRE 1942
MASSACRE DANS LE GOLFE DE HUON

Début novembre, les Japonais ne désespèrent toujours pas de prendre Port Moresby et continuent à renforcer leurs garnisons à Lae et Buna. Dans l'après-midi du 24, cinq destroyers et transports de troupes sont repérés alors qu'ils approchent de Buna. Dès le retour de leur précédente mission, sept B-17 sont aussitôt réarmés et ravitaillés et repartent pour leur troisième sortie de la journée vers 21h00. Après avoir franchi la chaîne Owen Stanley, ils plongent sur le golfe de Huon, surprenant la flottille nippone bien éclairée par la lune.

Crawford effectue deux passes sur le destroyer *Hayashio* depuis 600 m, plantant deux bombes sur sa proue, rapidement en proie à un violent incendie. Le feu se communique à la machinerie et à la soute à munitions, qui explosent ; il devra être sabordé le lendemain. Crawford s'en prend ensuite à un croiseur léger, qu'il touche également de deux coups au but. Fortement endommagé par la DCA, il se traîne jusqu'à Port Moresby, mais doit patienter une heure et demie avant d'atterrir à cause d'un raid aérien japonais. L'équipage dans son intégralité recevra la *Silver Star*, ainsi que l'avait promis Kenney à tous ceux qui couleraient un navire ennemi.

Derrière arrive le *Captain* Kenneth D. McCullar, qui tente aussi sa chance sur le *Hayashio*, mais en *skip bombing* à moins de 60 m au-dessus des flots. « Les bombes l'ont percuté juste à l'arrière, rapportera le pilote, mais la DCA a touché le magasin de munitions du mitrailleur de queue, faisant exploser 70 projectiles et déclenchant un vaste incendie. » Tandis que l'équipage s'emploie à éteindre les flammes, McCullar effectue une seconde passe. Il prend un obus dans le moteur n° 1 ; la commande du pas étant hors service, l'hélice ne peut être mise en drapeau, et le moteur se met à mouliner de façon inquiétante. McCullar tente un troisième passage, mais un obus sectionne l'alimentation en carburant du moteur n° 3, qui se coupe rapidement. Cette fois, McCullar abandonne la partie et met le cap sur Port Moresby. Par chance, l'hélice du n° 1 finit par s'arracher de son arbre, en évitant le fuselage de l'avion, ce qui a pour effet de refroidir le moteur et de minimiser les risques d'incendie. Toutefois, il reste un obstacle de taille : repasser par-dessus les cols enneigés qui culminent à plus de 2 500 m avec un avion qui perd continuellement de l'altitude. « Après avoir balancé par-dessus bord tout ce qui n'était pas indispensable, dira McCullar, le taxi a commencé à reprendre de la hauteur. Il nous a fallu deux heures et demie pour gagner notre plafond de 3 000 m et trouver un passage par où nous faufiler. On a atterri sans problème et on a oublié tout ça. » McCullar trouvera la mort le 15 avril 1943, quand son B-17 heurtera un wallaby au cours d'un décollage de nuit à Seven Mile Strip (Port Moresby).

GUADALCANAL NOVEMBRE-DÉCEMBRE 1942 RENFORTS MUSCLÉS

Le 14 novembre, la première unité équipée en Lockheed P-38 Lightning fait son apparition à Guadalcanal (9th FS/49th FG). Cela signifie que, désormais, les B-17 pourront être escortés de bout en bout lors de leurs missions sur les principaux objectifs qui leur sont assignés dans le secteur des Salomon et même jusqu'à Rabaul. Quatre jours plus tard (18 novembre), le 11th BG teste l'efficacité de son escorte au cours d'une mission sur Tonolei Harbor (Bougainville).

Malheureusement, la manœuvre est mal coordonnée. Les dix B-17, sous les ordres du *Colonel* LaVerne G. Saunders, se séparent en deux pelotons de cinq. Après une première passe peu concluante, le premier élément (Saunders) décide d'en effecteur une seconde, tandis que le second (*Major* Narce Whitaker), certain d'avoir mis quelques coups au but sur des transports de troupes, fait retraite dans la même direction. Pensant que tous les B-17 se retirent, les P-38 font demi-tour et rentrent à la maison.

Sauf que... le premier peloton revient au-dessus du port de Tonolei, où il est brutalement assailli par une nuée de Zéro. Les commentaires des équipages sont éloquents à ce sujet : « Les Zéro arrivaient de tous les côtés, devant, derrière, par-dessus, par-dessous... [...] ...comme si un essaim géant d'abeilles était devenu fou. » À bord du B-17F (41-24531), l'enfer se déchaîne. Deux passes frontales des chasseurs japonais blessent grièvement le copilote, le *1st Lieutenant* Jack Lee. Aussitôt, Saunders, qui n'est présent qu'en tant qu'observateur, prend sa place. À peine s'est-il installé dans le siège de droite que le pilote, le *Major* Alan J. Stewart, est tué par une nouvelle rafale. Saunders est plutôt dans de sales draps [23] : « Un, puis les deux moteurs gauches ont été dégommés. Pour ne rien arranger, le réservoir de l'aile gauche a brutalement pris feu. L'aile a rougi sous les flammes. L'indicateur d'inclinaison et la bille indiquaient que nous étions en vrille. Je ne voulais pas ouvrir les trappes pour libérer les dernières bombes de crainte que nous ne perdions de la vitesse et décrochions. J'ai rétabli du mieux que j'ai pu et ai tenté de sortir le corps de Stewart de son siège pour avoir accès aux manettes des compensateurs, mais il était coincé, et mes efforts ont fait faire une embardée au taxi, et j'ai dû regagner le siège du copilote pour

◀ LaVerne G. Saunders, devenu *Brigadier General* et commandant du XX *Bomber Command* (à l'extrême gauche), accueille le premier B-29 arrivé en Chine en avril 1944. (US NARA)

rétablir l'assiette. Je pilotais "aux fesses [24]", parce qu'il ne me restait plus un seul instrument à part la montre – et je me foutais bien mal de l'heure qu'il pouvait être. Fort heureusement, un nuage s'est offert devant moi, et je me suis dirigé dessus. Enfin, on a pu se débarrasser des derniers Zéro, mais le bombardier continuait à perdre de l'altitude. »

Saunders réalise un amerrissage d'urgence près de l'île Mbava (à l'ouest de Vella Lavella), qui lui vaudra une belle balafre au front. Lee, que Saunders et un autre membre de l'équipage sortent de l'épave, est hissé à bord du canot de sauvetage, mais il décédera quelques minutes plus tard. Les survivants seront récupérés par un PBY le lendemain. Saunders recevra la *Navy Cross*.

Seul groupe lourd dans le Pacifique Sud ces quatre derniers mois, le 11th BG souffre d'épuisement, tant chez les équipages que chez les avions. Il est donc décidé d'envoyer la totalité du 5th BG en renfort, dont l'état-major (*Colonel* Brooke E. Allen) arrive à Espiritu Santo le 1er décembre.

LES FORTERESSES DU PACIFIQUE
BILAN D'UN AN DE COMBATS

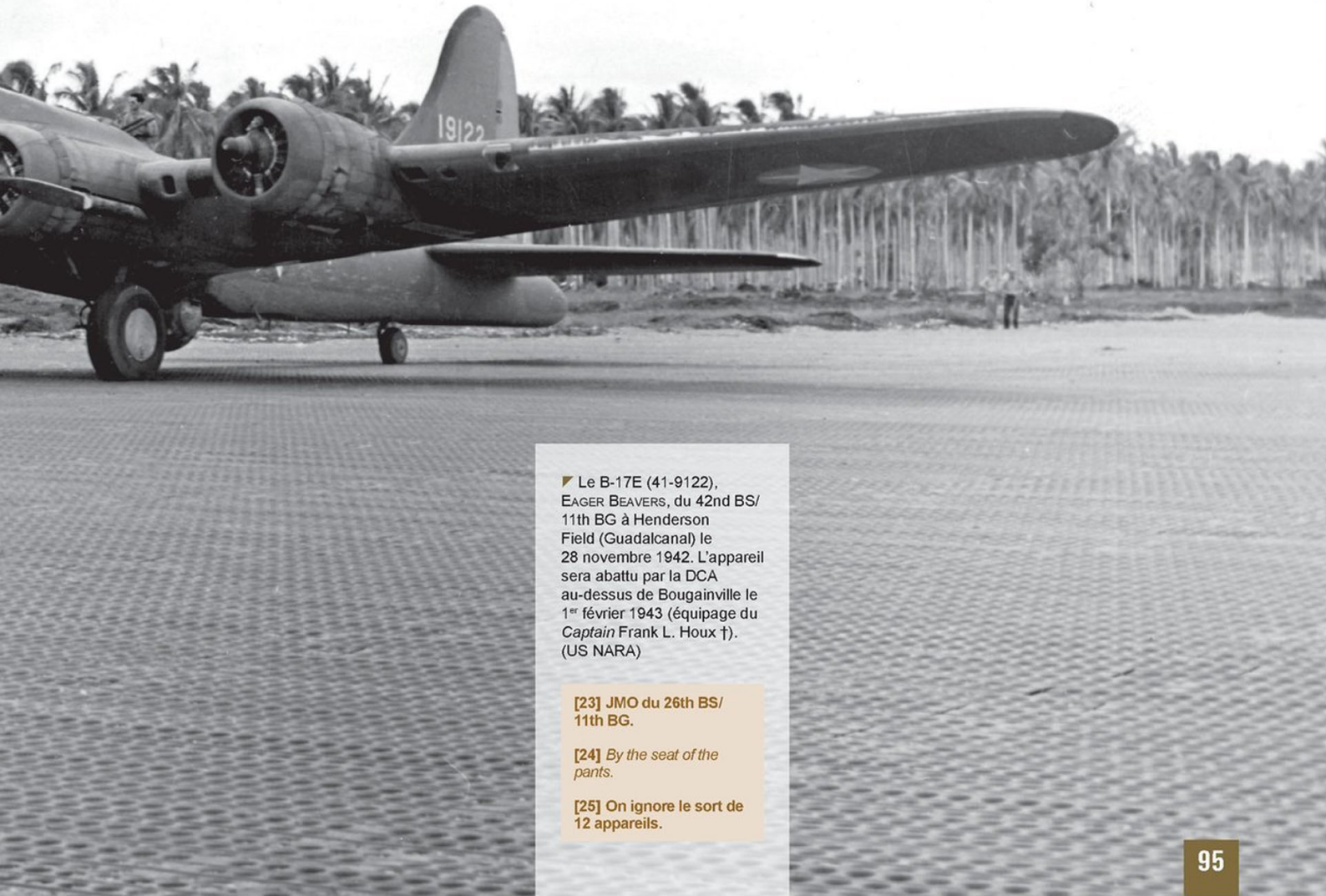
Sur les 275 B-17 envoyés dans le Pacifique Sud et le Pacifique Sud-Ouest, 128 [25] ont été rayés des contrôles avant le 31 décembre 1942 (46,5 %) soit : 30 abattus par l'ennemi (chasse et DCA) ou portés disparus (23,4 %), 40 mitraillés au sol (31,3 %) et 58 détruits pour toute autre cause (45,3 %), c'est-à-dire abandon, accident, collision, panne, usure... Le Fortress a donc largement justifié sa réputation d'avion robuste et résistant aux coups, surtout si l'on veut bien considérer ses conditions d'emploi, qui n'avaient jamais été prévues par le cahier des charges ni par la doctrine de l'Air Force.

En effet, pour surveiller les vastes étendues d'eau d'où pouvait surgir à tout moment une escadre japonaise, l'US Navy a souvent fait appel au B-17 et à sa grande autonomie pour des reconnaissances maritimes lointaines, privant ainsi l'Air Force d'une partie non négligeable de sa force de frappe. Le *General* Henry H. Arnold ne manquera pas de rappeler au *Vice Admiral* William F. Halsey qu'il apprécierait que la Navy utilise davantage ses PBY. En fait, la situation n'évoluera pas tant que la Marine ne touchera pas ses premiers PB4Y-1 (fin 1943), celle-ci jugeant ses PBY trop vulnérables à la chasse ennemie.

Aussi, les missions offensives ont-elles dû être menées à bien avec des forces réduites (rarement plus de six avions à la fois) qui déniaient à la fois la possibilité de composer des formations compactes et nombreuses bénéficiant de la protection mutuelle de leurs mitrailleurs et celle de traiter les objectifs avec efficacité. Par ailleurs, les mécanos des terrains auxiliaires (notamment à Port Moresby, Efate et Espiritu Santo) n'avaient ni l'équipement ni la productivité de ceux des ateliers en Australie ; cet état de fait a pesé de manière considérable sur le taux de disponibilité des avions. En outre, les faibles réserves en carburant de Henderson Field n'ont pas permis d'utiliser ce terrain avancé autant qu'il aurait été souhaitable de le faire. Il faut aussi mentionner à décharge les conditions météorologiques, tout particulièrement en Nouvelle-Guinée, qui ont beaucoup influé sur le rendement des missions.

Les bombardements à haute altitude ont eu des résultats plutôt moyens et quasi nuls contre les navires. Face à ces derniers, ce ne sera qu'en utilisant la méthode du *skip bombing* que les B-17 connaîtront quelques succès, ce qui est méritoire vu l'encombrement et le manque de maniabilité de l'appareil ; le Fortress sera rapidement remplacé par le B-25 et le B-26, nettement mieux adaptés à ce type d'attaque.

Bref, si les résultats du B-17 dans le Pacifique n'ont pas vraiment été à la hauteur des attentes, la faute en incombe moins à l'avion lui-même qu'aux conditions de son emploi et aux problèmes de maintenance et de logistique. ■



Le B-17E (41-9122), EAGER BEAVERS, du 42nd BS/ 11th BG à Henderson Field (Guadalcanal) le 28 novembre 1942. L'appareil sera abattu par la DCA au-dessus de Bougainville le 1er février 1943 (équipage du *Captain* Frank L. Houx †). (US NARA)

[23] JMO du 26th BS/ 11th BG.

[24] *By the seat of the pants.*

[25] On ignore le sort de 12 appareils.

INDIENS ET GROSSES BAGNOLES

« Nous avons commencé notre attaque au-dessus de Béthune et nous avons vidé nos chargeurs jusqu'au-dessus de la côte. Pour nous, ces péniches en rangs serrés étaient des cibles tout à fait inhabituelles. »

Leutnant Otto Stammberger, 9./JG 26

FORTERESSES SUR L'EUROPE

Quand, le 11 décembre 1941, l'Allemagne déclare la guerre aux États-Unis, l'US Army Air Force (USAAF) a une idée déjà bien arrêtée à propos de l'emploi de l'aviation. Seule parmi toutes les autres forces aériennes au monde, à l'exception de la Royal Air Force, l'USAAF a défini de longue date le bombardement stratégique comme la fonction primaire d'une aviation militaire. Le *Brigadier General* William « Bill » Mitchell, qui en est le grand théoricien, a résumé la doctrine future en ces quelques phrases :

« Une force aérienne doit attaquer l'ensemble de la structure nationale de l'ennemi et, en particulier, le tissu économique. Une nation peut capituler simplement à cause de la remise en cause de l'équilibre délicat de son organisation complexe. Il est possible que l'effondrement du moral dû à la désorganisation du tissu économique soit suffisant pour amener l'ennemi à se rendre, mais l'objectif principal doit être l'industrie elle-même et non le moral de la population. »

Malgré les réticences des autres armées, le bombardement stratégique finit par s'imposer pour des raisons tant politiques que militaires. Sur ce dernier plan, l'Armée et la Marine finissent par convenir que le bombardement aérien faciliterait leur intervention et l'occupation du terrain.

Franklin D. Roosevelt (président depuis 1932) pense qu'il sera plus facile de rompre avec la politique d'isolationnisme en « vendant » au peuple américain l'idée d'une campagne de bombardements aériens, causant de vastes dommages pour des pertes réduites. Encouragé par Churchill à suivre cette voie dès le milieu de l'année 1941, Roosevelt devient le plus chaud partisan du bombardement stratégique.

Toutefois, l'exécutif s'implique beaucoup trop dans le développement d'une arme aérienne stratégique, et l'Air Corps devient trop soucieux de se ménager ainsi une part d'action indépendante, pour que les uns et les autres se rendent compte de l'évidente distorsion entre leurs intentions et leurs véritables possibilités sur le plan opérationnel.

Par ailleurs, cette obsession de l'Air Corps pour le bombardier stratégique aura, à terme, des effets pervers. C'est ainsi que celui-ci reçoit le plus gros des crédits au détriment des autres types d'appareils, et en particulier des avions de chasse. Quand l'aviation américaine entre en guerre, elle se retrouve avec des types démodés, comme le P-39 et le P-40, ou peu performants, comme les premiers P-38 et P-47, en tout cas incapables de lutter sur un pied d'égalité avec les chasseurs allemands et japonais.

DES PLANS MAIS PAS D'AVIONS

En 1941, alors que la guerre ne concerne pas encore les États-Unis, l'US Army Air Corps ne se prépare pas moins à une possible entrée dans le conflit. Elle place tous ses espoirs dans le B-17, un bombardier à long rayon d'action capable de voler hors de portée

DE L'US ARMY AIR CORPS AUX US ARMY AIR FORCES

Le 20 juin 1941 marque la création des US Army Air Forces (noter le pluriel) qui englobent l'US Army Air Corps. Dépouillé de tous les commandements opérationnels, l'USAAC ne conserve que les parties logistique et entraînement, mais ne disparaîtra de l'organigramme des forces armées américaines que lors de la création de l'US Air Force le 18 septembre 1947. Henry H. Arnold (promu *Lieutenant General* en décembre 1941, puis *General of the Army* [5 étoiles] en mars 1943) porte la double casquette de *Commanding General, GHQ Air Force (Air Force Combat Command)* et de *Chief of the Air Corps* jusqu'au 9 mars 1942, quand ce dernier poste est officiellement supprimé par décret de Roosevelt à la suite de la réorganisation du *War Department* ; il devient alors *Commanding General, Army Air Forces*. L'USAAC étant responsable du recrutement, les aviateurs américains porteront toujours les initiales « (AC) » après leur nom, leur grade et leur matricule.
Pour des raisons pratiques et comme il est de tradition, nous utiliserons le terme d'Air Force et le sigle USAAF en conservant le singulier pour désigner les US Army Air Forces. Mais ce point de détail était intéressant à éclaircir.

de la *Flak*, suffisamment armé défensivement pour repousser les attaques de la chasse ennemie et possédant un viseur d'une précision exceptionnelle, le Norden. Compte tenu de la faible charge offensive emportée par le B-17, ce dernier atout est essentiel. Or, comme le montrent les essais et les campagnes d'entraînement, les résultats sont impressionnants. Quelque peu exagérés, ils donnent naissance à la légende du « bombardement dans un tonneau de cornichons » (*pickle-barrel bombing*), argument qui se retournera quelques années plus tard contre l'USAAF, quand les premières études montreront que les bombes tombent de préférence n'importe où – un théâtre d'opérations n'étant pas un champ de manœuvres. Quoi qu'il en soit, il faut quand même avouer que la précision des bombardements américains sera malgré tout supérieure à celle des autres forces aériennes européennes pendant les deux premières années de la guerre. Le seul point d'interrogation, que font d'ailleurs ressortir les Britanniques, consiste à savoir si cette précision pourra être maintenue tout au long d'une campagne soutenue de bombardement en Europe occidentale avec un taux de pertes supportable.
Le 13 août 1941, l'*Air War Plans Division* (AWPD), un comité restreint commandé par le *Lieutenant Colonel* Harold L. George, formalise son premier plan, baptisé AWPD/1, qui servira de canevas à l'offensive stratégique aérienne de l'USAAF et influencera la *Combined Bomber Offensive* anglo-américaine. S'il n'a fallu que neuf jours aux quatre officiers d'état-major de l'AWPD pour le rédiger, c'est qu'il n'est que l'aboutissement d'un long cheminement de la pensée stratégique au sein de l'aviation US depuis 1917.
Ce plan, qui veut éviter de disperser les forces offensives dans de multiples missions annexes telles que celles qui affaiblissent le *Bomber Command* britannique, préconise de concentrer les raids sur un nombre restreint d'objectifs. Ainsi, le comité de l'AWPD dénombre trois objectifs primaires (centrales électriques, nœuds de communication et industrie pétrolière) et deux intermédiaires (construction aéronautique et industrie des métaux). En tout, 154 cibles précisément identifiées sont couchées sur le papier.
Pour y parvenir, l'AWPD a dû au préalable s'atteler à l'immense tâche de combler un manque quasi complet d'informations en se créant une bibliothèque précise des centres industriels et économiques vitaux de l'Allemagne. Elle ne dispose guère que des plans des grandes centrales électriques car, pour la plupart, elles ont été financées par les banques américaines dans les années vingt. Quand elle opte pour le bombardement nocturne des zones urbaines, la RAF transfère à l'USAAC ses dossiers sur l'industrie aéronautique et les transports.
Au cours de la conférence Arcadia, tenue à Washington fin décembre 1941, Roosevelt et Churchill, considérant que les théâtres d'opérations de l'Europe et de l'Atlantique sont prioritaires sur tous les autres, décident des actions à long terme à entreprendre, et en particulier « une offensive aérienne soutenue contre la puissance militaire allemande ». Le succès du programme dépend de la capacité des bombardiers américains à mener des missions en plein jour au-dessus de l'Europe. Malgré les expériences coûteuses des Allemands et des Britanniques dans ce domaine, les stratèges US expriment leur confiance, mais modèrent leur enthousiasme en préconisant de développer un chasseur d'escorte à long rayon d'action. Le général Henry « Hap » Arnold, chef d'état-major de l'USAAF, reste, quant à lui, plutôt désabusé : « Nous avons des plans mais pas d'avions », commente-t-il.

◤ MEMPHIS BELLE, probablement le plus connu de tous les B-17 Fortress car le plus médiatisé. Ce B-17F-10-BO du 324th BS/91st BG est le premier appareil de la *Eighth Air Force* à « officiellement » boucler son tour de 25 missions de guerre. Il rentrera avec son équipage aux États-Unis pour des tournées de promotion. La photo a été prise le 9 juin 1943, à l'époque où les codes tactiques avaient été attribués aux unités de bombardement lourd opérant en Grande-Bretagne. On peut noter les taches de *Medium Green* appliquées sur le camouflage *Dark Olive Drab*. (US NARA)

▶ Deux B-17E du 34th *Bombardment Group*, alors basé à Geiger Field (Washington), survolent des lacs de la région de Spokane à l'automne 1942. Destiné à être le premier envoyé en Grande-Bretagne, ce groupe restera aux États-Unis à former les équipages des unités de la *Eighth Air Force* jusqu'en avril 1944. (US NARA)

CRÉATION DE LA *EIGHTH AIR FORCE*

Dès mai 1941, un groupe d'observateurs, mené par le *Major General* James E. Chaney, s'est installé à Londres dans le but de repérer les sites susceptibles d'accueillir des bombardiers lourds de l'USAAF. L'entrée en guerre aux côtés des Britanniques et du Commonwealth va accélérer le processus.

Le 2 janvier 1942, l'ordre de création de la *Eighth Air Force* (8th AF) est signé par Arnold, qui met à sa tête le *Major General* Carl A. Spaatz. Les deux principaux commandements de cette nouvelle armée aérienne, qui pour l'heure est stationnée à Savannah (Georgie), sont le VIII *Bomber Command*, sous les ordres du *Brigadier General* Ira E. Eaker, et le VIII *Interceptor* (puis *Fighter*) *Command* du *Brigadier General* Frank O'D. Hunter.

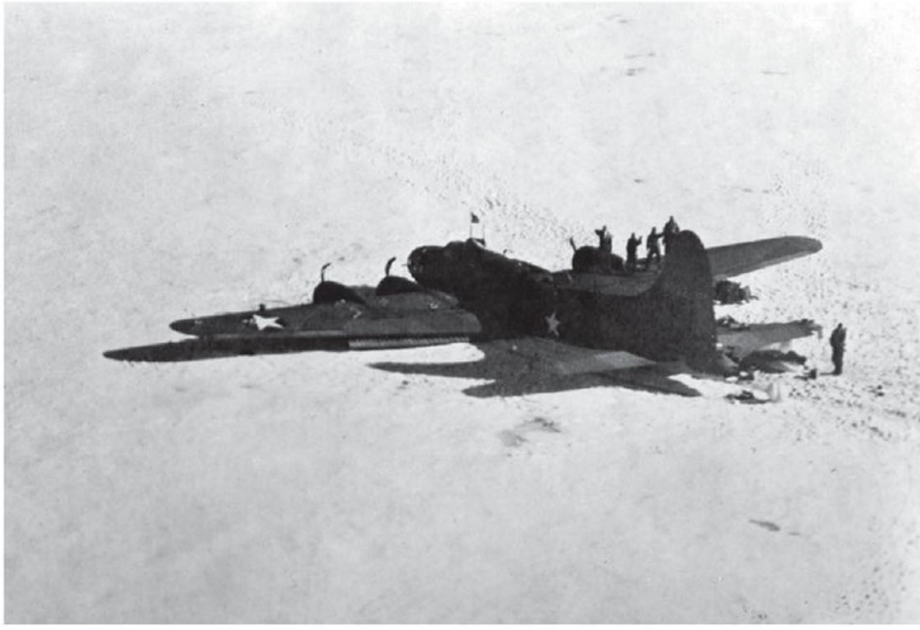
Pendant ce temps, aux États-Unis, plusieurs groupes de bombardement équipés de Boeing B-17 Fortress sont « activés », selon le jargon propre à l'USAAF : en premier, le 34th *Bombardment Group* [1], à Langley Field (Virginie) en date du 15 janvier 1942, suivi des 97th, 301st et 303rd BG. Ces trois derniers groupes, auxquels sont adjoints un quatrième (92nd BG) et deux autres volant sur Consolidated B-24 Liberator (93rd et 44th BG), forment le noyau du VIII *Bomber Command*. Prévu pour être le premier groupe envoyé en Grande-Bretagne, le 34th BG reste aux USA pour former les équipages et sera le dernier affecté à la 8th AF en avril 1944. La place est donc offerte au 97th BG du *Colonel* Cornelius W. Cousland, mais le débarquement de troupes japonaises aux Aléoutiennes laissant planer la menace d'une attaque sur la côte Ouest oblige le 97th BG à effectuer un 180 : au lieu de mettre cap à l'est, il se dirige vers la Californie. Cette fausse alerte a pour conséquence de retarder son arrivée en Angleterre de près d'un mois. Entre-temps, pressé par Churchill d'entrer en guerre en Europe lors d'un entretien à Londres le 30 mai 1942, Arnold se laisse aller à une promesse, qui tient surtout du vœu pieu : « Nous combattrons à vos côtés le 4 juillet. » En apprenant cette réponse, Eaker fera cette remarque cinglante : « Il semble que certains confondent le 4 juillet avec le 1er avril. »

L'échelon roulant du 97th BG débarque au Royaume-Uni le 9 juin et se rend aussitôt sur l'aérodrome qui lui a été assigné : Polebrook, qui, par une certaine ironie du sort, a été la base du N° 90 *Squadron* équipé de Fortress Mk. I (B-17C), un appareil dont le passage dans son arsenal n'a pas laissé un souvenir impérissable à la RAF – loin s'en faut (voir Chapitre II).

Pendant ce temps, aux États-Unis, le recrutement et la formation des futurs équipages nécessités par ce déploiement massif sur un nouveau théâtre d'opérations s'effectuent tambour battant, mais pas forcément de manière très cohérente, ainsi que l'explique un jeune « bleu » [2] : « À cette époque, l'Air Corps ne recherchait ni bombardiers ni navigateurs. Ces postes étaient dévolus à des officiers d'active formés par leur propre unité. L'entraînement des pilotes comportait un minimum d'heures de vol dans différentes disciplines : pilotage, tir (en vol et au sol), navigation, vol aux instruments et en formation de jour comme de nuit et éventuellement acrobaties selon le type d'avion. Chaque pilote disposait d'un capital de 400 heures par an, qui pouvait être augmenté en cas de manœuvres ou d'affectations spéciales. »

Il aurait pu ajouter qu'aucun pilote n'arrivera en Angleterre en 1942 avec plus de 200 heures, que les navigateurs ne savaient se repérer qu'au-dessus du circuit qu'on leur faisait faire et refaire au-dessus de la Californie par beau temps, que les bombardiers maniaient leur Norden sans être sous le stress de la chasse et de la *Flak* allemandes et que la plupart des mitrailleurs n'avaient jamais tiré un coup de feu à bord d'un avion !

Le 12 mai 1942, le 97th BG reçoit sa feuille de route. Aussitôt, chacun de faire ses bagages : le personnel technique embarquera à bord du *Queen Mary*, et les navigants se rendront en Angleterre par leurs propres moyens. Le trajet implique plusieurs escales au départ de Presque Ile (Maine). Parti le 17 juin 1942,



▲ Le 41-9032, My Gal Sal, piloté par le *1st* Lieutenant Ralf Stinson du 342nd BS/97th BG, ne dépassera pas le Groenland, où il se pose sur le ventre en panne d'essence après avoir erré quatorze heures dans la crasse le 27 juin 1942. L'équipage sera récupéré dix jours plus tard par un PBY piloté par le *Colonel* Bernd Balchen, le célèbre explorateur polaire d'origine norvégienne qui commandait la station Bluie 8. L'épave, redécouverte en 1964, sera récupérée en 1995 et restaurée à Cincinnati. (US NARA)

[1] *Bombardment Group* est la dénomination officielle. Elle est souvent abrégée en Bomber ou même Bomb Group et aussi BG.

[2] *The Mighty Eighth* – G. Astor – Dell Publishing, New York, 1997.

◢ **BOEING B-17E (41-9019)**
414th *Bombardment Squadron*, 97th *Bombardment Group*
Polebrook, été 1942.

Le PBY-5A (BuAer 7277) de la VP-126 utilisé par le *Colonel* Bernt Balchen pour récupérer l'équipage du B-17 accidenté sur la banquise. On note le traîneau qui lui permettra de transférer les hommes à bord de l'hydravion. (US NARA)

Bernt Balchen (second en partant de la gauche) et l'équipage du *Captain* Harold L. Strong (à sa gauche) avant leur retour à la civilisation. Balchen avait été le pilote de l'expédition Admunsen au Spitzberg en 1925 et le conseiller d'Amelia Earhart ; pendant la guerre, il commanda notamment le camp de « Little Norway » au Canada qui forma de nombreux aviateurs norvégiens libres. (US NARA)

le premier B-17E (JARRING JENNY) pose ses roues sur le sol britannique le 1er juillet. Le journal de marche du VIII *Bomber Command* note : « Arrivée ce jour : 1 B-17E. Total : 1 ». Il faudra 26 jours pour que tous les autres, retardés par le mauvais temps, les pannes et les erreurs de navigation, le rejoignent ; cinq seront accidentés en cours de route, mais sans perte humaine. Le 97th BG s'installe à Polebrook.

Cette piètre prestation, aggravée par un évident manque de discipline, coûtera sa place à Cousland, limogé à la fin du mois pour « avoir conduit au combat une unité nonchalante, sans esprit de corps, irresponsable et mal entraînée (en particulier au vol en formation) ». Il est remplacé par le *Colonel* Frank A. Armstrong, débarqué du QG de la 8th AF. Son premier souci est de former des équipages stables, de façon à ce que tous les hommes se connaissent et puissent ainsi développer une synergie au travers d'un esprit d'équipe qui les incitera à se serrer les coudes et à s'entraider dans les moments difficiles.

YANKEE DOODLE S'EN VA-T-EN VILLE

Évidemment, dans ces conditions, il est pour le moins difficile à Arnold de tenir la promesse faite à Churchill. Mais la qualité première des Américains n'est-elle pas le pragmatisme ? Faute d'avions, les six équipages détachés du 15th *Bombardment Squadron* doivent emprunter les leurs aux Anglais, mais ces appareils sont des Douglas Boston made in USA – l'honneur est sauf ! Et tant pis si ce sont des bombardiers moyens qui inaugurent la campagne de bombardement stratégique…

Ils décollent le 4 juillet vers 09h00, accompagnés par six autres équipages britanniques. Ils s'en prennent à l'aérodrome de De Kooy, aux Pays-Bas, une mission peu en rapport avec les ambitions affichées par Arnold, et ses résultats ne permettent pas de marquer d'une pierre blanche la commémoration du 166e anniversaire de l'Indépendance (deux équipages américains sont abattus par la *Flak*) – ni même de fêter l'arrivée de la *Eighth Air Force* –, mais il faut un début à tout.

Le 17 août 1942, le VIII *Bomber Command* effectue sa toute première sortie avec ses bombardiers lourds. Douze B-17E du 97h BG – parmi lesquels YANKEE DOODLE (41-9023), piloté par le commandant du 414th BS, le *Captain* Rudolph E. Flack (un nom prédestiné !), transporte Eaker en personne – bombardent la gare de Sotteville-lès-Rouen sous bonne garde de quatre *Squadrons* de Spitfire. La formation est conduite par un certain *Major* Paul W. Tibbets, qui s'illustrera trois ans plus tard, presque jour pour jour, en pilotant le B-29 qui larguera la bombe atomique sur Hiroshima :

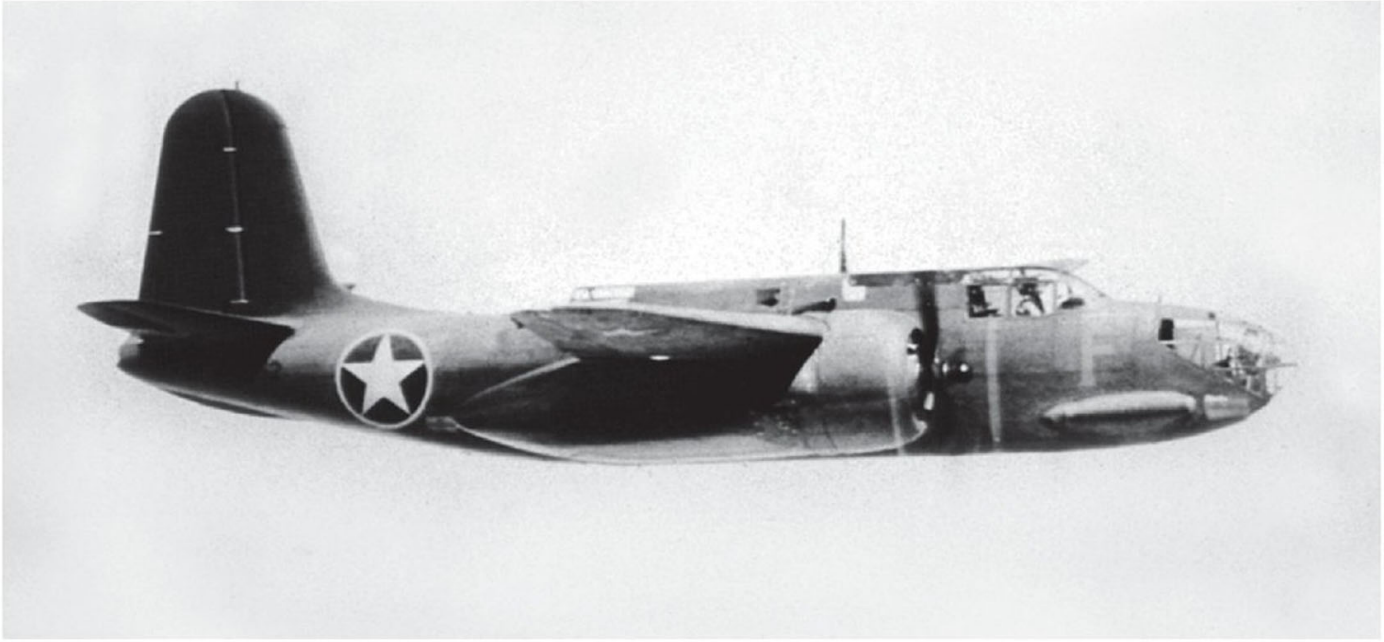
« Nous avons pris les Allemands par surprise. Ils ne s'attendaient pas à une attaque en plein jour, et nous avons eu le champ libre pendant tout le trajet. La visibilité était illimitée, et les douze appareils ont largué leur charge de bombes. Notre visée a été relativement bonne, mais on est encore loin d'un bombardement de haute précision. Nous avons encore beaucoup à apprendre. »

Walter Kelly, un jeune officier de 23 ans, pilote du B-17 HEIDI HO (41-9017), confie ses impressions : « Ce fut une promenade de santé. Nous n'avons rencontré que peu d'opposition, et cela ressemblait à une mission d'entraînement un peu poussée, comme on en avait exécuté récemment. Nous étions très sûrs de nous quand nous avons décollé et encore bien plus quand on a atterri. Nous avons été pressés de questions par les reporters. Nous n'avons pas été balayés du ciel, comme les Anglais l'avaient prédit. Mais pour eux, ce n'était qu'un raid symbolique qui avait pris les Allemands par surprise. [...] Il nous restait à prouver que nous pouvions tenir le choc au-dessus de l'Europe continentale. » Toutefois, plus le grade s'élève, plus l'enthousiasme monte. Armstrong s'emballe, Eaker exulte et Arnold triomphe. « Nous avons laissé Rouen en ruines », confie le premier à la presse d'une manière quelque peu excessive, tandis que le commandant en chef de l'Air Force écrit au *General* George C. Marshall (chef d'état-major de l'US Army), avec copie à l'*Admiral* Ernest King (chef d'état-major de l'US Navy) et à l'*Admiral* William D. Leahy (conseiller du président) : « L'attaque contre Rouen prouve à nouveau [?] le bien-fondé de notre politique de bombarder avec précision des objectifs stratégiques plutôt que de frapper en masse (blitz) de larges zones urbanisées. » De son côté, l'*Air Chief Marshal* Arthur T. Tedder, commandant le RAF *Bomber*

◤ L'*Air Chief Marshal* Arthur T. Harris, commandant le RAF *Bomber Command*, décore des officiers de la *Eighth Air Force* de la *Distinguished Service Cross* le 22 mai 1943. À droite, le (désormais) *Brigadier General* Frank A. Armstrong, commandant la 1st *Air Division*, et, à demi-coupé par le photographe, le *Brigadier General* Curtiss E. LeMay, commandant le 4th *Bomb Wing*. (US NARA)

◀ L'équipage du *Captain* Charles C. Kegelman (à l'extrême droite) pose avec fierté devant le Boston à bord duquel il a exécuté la toute première mission de la *Eighth Air Force* le 4 juillet 1942. Kegelman arbore la *Distinguished Service Cross* et les autres la *Distinguished Flying Cross*. (US NARA)

▼ L'un des 23 Douglas Boston Mk. III fournis par la RAF à la *Eighth Air Force* afin d'équiper le 15th *Bombardment Squadron* à Molesworth. Celui-ci, AL452/F, participe à la toute première mission du 4 juillet 1942. (Collection Eddie Creek)



BOEING B-17E (41-9023)
Captain Rudolph E. Flack
Commandant le 414th *Bombardment Squadron*,
97th *Bombardment Group*
Polebrook, 17 août 1942.

YANKEE DOODLE

Command, envoie un télégramme de félicitations qui se termine par cette phrase : « Yanke Doodle s'en est venu en ville et a pu planter une nouvelle plume bien méritée dans son chapeau [3]. »
Évidemment, cette sortie n'est pas passée inaperçue de la Luftwaffe, dont les chasseurs ont engagé le combat avec l'escorte. Cependant, les pilotes du II./JG 26 n'ont pas pu s'approcher des bombardiers, qu'ils ont identifiés comme étant des Short Stirling anglais. Ils n'en sont pas moins revenus impressionnés par leur formation très serrée et la puissance de leur feu défensif.

[3] Yankee Doodle, chanson anglaise de la Guerre de Sept ans et adoptée comme chant patriotique par les Américains lors de la guerre d'Indépendance, commence par ce couplet : Yankee Doodle s'en est venu en ville à cheval sur son poney, il a planté une plume dans son chapeau et l'a appelée macaroni (coiffure extravagante).

▶ L'équipage de YANKEE DOODLE lors du raid historique du 17 août 1942 ; au centre, le *Captain* Rudolph E. Flack, commandant le 414th BS/97th BG, qui emmena à son bord le *Brigadier General* Ira E. Eaker. (Photo : « Rick » Flack)

▼ 97th BG en route vers son objectif. L'appareil de tête est ALABAMA EXTERMINATOR (41-9022), avec immédiatement à sa gauche HEIDI HO (41-9017) et à sa droite YANKEE DOODLE (41-9023) ; fermant la marche, The BAT OUTTA HELL (41-9154). Les deux avions au premier plan ne sont pas baptisés. (US NARA)

◀ L'équipage du B-17F (41-24376) HELL ZAPOPPIN du 327th BS/92nd BG deux jours après la première mission de la *Eighth Air Force*. Cet appareil est l'un de ceux échangés avec le 97th BG. Debout au centre, le pilote : *1st Lieutenant* Robert P. Brown ; il effectuera son tour de 25 opérations avant de rentrer au pays. Le reste de l'équipage sera dispersé, et un de ses membres sera tué et deux autres faits prisonniers. (US NARA)

◣ YANKE DOODLE (41-9023) dans sa version originale, sans le portrait de l'Oncle Sam et avec sa livrée de type RAF, en maintenance à Polebrook. C'est à son bord que le patron du VIII *Bomber Command* participe à la mission n° 1 de la *Eighth Air Force* le 17 août 1942. (National Museum of the Air Force)

UNE RÉALITÉ SANGLANTE

Les renforts sont en route. Le 92nd BG est le premier à effectuer la traversée sans escale entre Gander (Terre-Neuve) et Prestwick (Écosse). Il prend ses quartiers à Bovingdon, où ses avions arrivent entre le 12 et le 28 août, sous les ordres du *Colonel* James S. Sutton. Cependant, une mauvaise nouvelle l'y attend : Eaker a choisi cette base pour être celle d'un *Combat Crew Replacement and Training Center*, afin d'y former les nombreux équipages dont la *Eighth* va avoir besoin dans les mois à venir. De ce fait, le 92nd BG échange ses B-17F flambant neufs contre les vieux B-17E du 97th BG. Toutefois, en raison de l'érosion continuelle du taux de disponibilité, le 92nd est appelé à exécuter sa première sortie opérationnelle le 6 septembre.

C'est la mission n° 10 [4], à laquelle participe également un nouveau venu, le 301st BG du *Colonel* Ronald R. Walker, qui vient de s'installer à Chelverston. Ce dernier est chargé d'un raid de diversion sur l'aérodrome de Longuenesse, tandis que 14 appareils du 92nd BG (dont certains équipages ont été complétés par de simples soldats) et 22 du 97th BG doivent bombarder les usines Potez à Méaulte, théoriquement couverts par les Spitfire des *Eagle Squadrons*.

Par malchance pour les Américains, l'escorte rate le rendez-vous avec les bombardiers, laissant les B-17 sous la menace directe du II./JG 26, emmené par le *Hauptmann* Karl-Heinz Meyer. Pas moins d'une quarantaine de Fw 190 se ruent sur les B-17, qui sont tous touchés à des degrés divers. Karl-Heinz Meyer a l'honneur d'abattre le premier B-17, celui de l'équipage du *2nd Lieutenant* Clarence C. Lipsky (41-24445, SOUTHERN BELLE, 340th BS/97th BG), près d'Amiens à 18h55, tandis que l'*Oberfeldwebel* Willi Roth de la 4./JG 26 achève le B-17 du *2nd Lieutenant* Leigh E. Stewart [5] (41-9026, BABY DOLL, 326th BS/92nd BG) au large du Tréport.

Paul Tibbets accuse le coup [6] :

« J'ai ressenti [sa disparition] comme un choc personnel, parce que le *Lieutenant* Lipsky était l'un de mes poulains. Jusqu'à maintenant, la guerre ne semblait rien d'autre qu'un jeu, dans la mesure où nous partions le matin et revenions quelques heures plus tard, après avoir largué nos bombes et joué à cache-cache avec la *Flak* et la chasse ennemies. Désormais, la guerre était devenue une réalité sanglante pour chacun d'entre nous. »

Charles Travinek, radio et mitrailleur de sabord de l'appareil piloté par Lipsky, témoignera à son retour de captivité :

« Trois des moteurs ont été dégommés au moment où nous avons largué nos bombes sur Méaulte. Le quatrième était déjà en drapeau. L'empennage vertical a été dézingué, tout comme l'oxygène et l'intercom. L'avion s'est mis à jouer au yo-yo avec des amplitudes de 150 à 300 m.

▲ YANKEE DOODLE sous un autre angle. On note l'inscription « Punch » près des mitrailleuses de queue. (US NARA)

◢ **BOEING B-17F-10-BO (41-24484)**
401st *Bombardment Squadron*, 91st *Bombardment Group*
Kimbolton, fin 1942.

On se cognait la tête à chaque chute, et tout ce qui n'était pas arrimé volait dans tous les sens. Puis, on a rapidement perdu de l'altitude. Quand on s'est écrasé au sol, l'aile droite a été arrachée, et l'avion a glissé sur le ventre ; on a retrouvé la tourelle ventrale au niveau de la queue. » Tous les membres de l'équipage, sauf un (le mitrailleur ventral !), sont blessés. Ils sont recueillis par le Maquis local, mais trois heures plus tard, ils tombent entre les mains des SS. Les blessés les plus graves sont admis à l'hôpital d'Amiens, « parce qu'ils nous voulaient vivants et en bonne forme pour être interrogés ; nous étions le premier équipage d'une Forteresse volante à être capturé ». Envoyés au *Stalag* 17B, ils seront libérés en juin 1945.

L'arrivée de ces « monstres » offre l'occasion aux pilotes allemands d'enrichir leur jargon : *Viermots* (quadrimoteurs), *dicke Autos* (grosses bagnoles) et *Indianer* (indiens, chasseurs d'escorte), autant de mots qui vont rapidement peupler les conversations à la radio. En quelque sorte, le vocabulaire des pilotes de la Luftwaffe est devenu « l'almanach *Viermots* » !

Mais l'apparition de ces « péniches » change aussi la donne et constitue un nouveau défi pour la Luftwaffe. Désormais, la chasse allemande doit impérativement engager le combat, quel que soit son avantage ou désavantage tactique. C'est ce que rappelle le *General der Jagdflieger*, Adolf Galland, à ses pilotes. Celui-ci pressent que l'entrée en guerre des États-Unis ne présage rien de bon. Il redoute leur puissance industrielle, contrairement à ses supérieurs hiérarchiques et à la propagande qui ridiculisent les rapports de la production aéronautique d'outre-Atlantique en les traitant de « science-fiction ». Il s'en ouvre à Göring, qui balaie son argumentation d'un revers de son bâton en or : « Les Américains ? Les Japonais les font danser. Ils sont peut-être très forts pour fabriquer des voitures de luxe et des réfrigérateurs, mais cela ne veut pas dire qu'ils savent construire des avions. Ils bluffent. C'est ce qu'ils savent faire de mieux. »

[4] Seules les missions des quadrimoteurs sont numérotées : de 1 (17 août 1942) à 968 (25 avril 1945).

[5] Il n'y a pas de survivants, l'avion ayant percuté la mer.

[6] *Castles in the Air* – M. W. Bowman – Red Kite, Londres, 2001.

NOUVEAUX RENFORTS...

À la mi-septembre, de nombreux renforts en B-17 arrivent en Grande-Bretagne :

- 91st BG (*Colonel* Stanley T. Wray) à Kimbolton (première mission : 7 novembre) ;
- 303rd BG (*Colonel* James H. Wallace) à Moles-worth première mission : 17 novembre) ;
- 305th BG (*Colonel* Curtiss E. LeMay) à Grafton Underwood (première mission : 23 novembre) ;
- 306th BG (*Colonel* Charles B. Overacker Jr.) à Thurleigh (première mission 9 octobre).

On peut s'étonner du temps qu'il faut entre l'arrivée des unités et leur mise en action. Il est nécessaire de préciser que les vols transatlantiques entre les USA et le Royaume-Uni s'effectuent par petits paquets espacés dans le temps en fonction des conditions météo. La plupart des groupes s'installent sur leur base avec des effectifs inférieurs à leur dotation théorique, tant en termes d'avions que d'équipages, et ces derniers doivent être formés au pied levé « sur le tas ».

▼ Le B-17E 41-9131 du 340th BS/97th BG est le premier Fortress à effectuer un atterrissage forcé en Angleterre, au retour de la mission n° 5 sur les chantiers navals du Trait (Seine Maritime), le 24 août 1942. Après réparation, il sera reversé au 92nd BG. (US NARA)

Par ailleurs, la *Eighth* a instauré une étape indispensable avant de lâcher ses fauves au-dessus de l'Europe de l'Ouest : « l'endoctrinement », c'est-à-dire la familiarisation des équipages avec la topographie, la météo et les tactiques de l'ennemi. En premier lieu, pilotes et navigateurs découvrent que l'Angleterre n'a rien à voir avec la Californie, où la plupart ont été formés : outre à une météo capricieuse, fréquemment imprévisible, avec des plafonds bas et du brouillard persistant même en plein été, ils sont confrontés au manque de repères au sol, avec des champs de petite taille aux formes biscornues. Enfin, ils doivent se confronter aux défenses ennemies, comme l'explique un membre du 306th BG :

« Personne ne nous avait informés à propos de la *Flak* et des chasseurs allemands, parce que nos instructeurs n'avaient aucune expérience au combat. Après avoir terminé mon tour d'opérations et être rentré à la maison, je suis devenu instructeur pour les équipages de relève. Ces types ne comprenaient pas la chance qu'ils avaient d'avoir des gens qui pouvaient leur expliquer ce que l'on attendait d'eux une fois arrivés en Angleterre. On avait calculé que si un équipage pouvait franchir le cap des cinq missions, ses chances de survie doublaient. Au cours des premières, on regardait partout, pas trop sûr de ce qu'il fallait faire, et avec personne pour vous donner la marche à suivre, il était difficile de comprendre ce qui se passait. Nous avons perdu beaucoup de types qui n'ont pas eu le bon réflexe au bon moment et qui ne savaient pas comment s'en tirer. »

Avec désormais six groupes à sa disposition, Eaker peut commencer à envisager de nouvelles perspectives, en particulier des pénétrations diurnes au cœur de l'Allemagne. Toutefois, un événement va bousculer cette belle ordonnance. En effet, le 26 août 1942 voit la création de la *Twelfth Air Force*, au départ une organisation tactique qui emménage en Angleterre le 12 septembre. Dix jours plus tard, son commandement est confié au *Major General* James H. Doolittle, qui est chargé de préparer son transfert en Afrique du Nord dans le cadre de l'opération « Torch ». Les 97th et 301st BG sont deux des unités de la 8th AF assignées à la 12th AF.

Cependant, Eaker est bien décidé à effectuer une démonstration de force avant d'être dépouillé de ces deux groupes, et celle-ci aura lieu contre les ateliers de chemins de fer à Lille le 9 octobre. Pas moins de 108 quadrimoteurs, dont les B-17 des 92nd, 97th, 301st et 306th BG, ont été rassemblés pour la mission n° 14, mais seuls 79 sont à même de lancer leurs bombes. Le III./JG 26 du *Hauptmann* Josef Priller prend contact avec les bombardiers. L'*Oberleutnant* Otto Stammberger (9./JG 26) rapporte son attaque [7] :

« Il n'y avait pas à proprement parler une formation unique. Les avions étaient étagés en trois groupes jusqu'à 6 000 m. Au-dessus, je pouvais apercevoir les traînées de condensation des chasseurs. Les bombardiers avaient dépassé les faubourgs Ouest de Lille et avaient viré à gauche avant que nous ne puissions intervenir. Nous avons attaqué par section de deux, un peu à la manière des Hommes préhistoriques : approche par l'arrière pleins gaz et dégagement. Ces choses grossissaient de plus en plus, et toutes nos passes étaient effectuées bien trop tôt et devaient être interrompues parce que nous avions peur de percuter ces portes de grange. Je me suis demandé pourquoi je n'avais pas mis un coup au but, quand j'ai brutalement réalisé : 40 m d'envergure ! Mais même en me rapprochant, rien ne se passait. Mais j'ai commencé à arroser les moteurs de l'aile gauche. À ma troisième passe, ils étaient en feu, et j'ai pu tirer sur le moteur extérieur droit, et la péniche est partie en abattée sur sa gauche. Vers 2 000 m, quatre ou cinq hommes ont sauté, et la caisse a percuté le sol à l'est de Vendeville. J'ai jeté un œil au-dessus, mais le ciel était vide. De toute façon, je n'avais plus d'obus et j'ai viré pour rentrer à la base. Je dois aussi rapporter une chose curieuse : les grands frères ne portaient pas de bombes, que des tracts pour les Français ! »

Stammberger a descendu le B-17F (41-24510) du *Captain* John W. Olson (367th BS/306th BG), à bord duquel se trouvait le *1st Lieutenant* Albert W. LaChasse, bombardier [8] :

« La *Flak* a touché notre moteur intérieur droit qui a pris feu. Norman Gates, le copilote, a réussi à éteindre l'incendie. [...] Il était 09h42, l'heure exactement prévue pour notre passage à la verticale de l'objectif. Pour SNOOZY II, la guerre venait juste de commencer... et était en train de finir. [...]. Tout à coup, le mitrailleur de queue a hurlé : *"Des Boches à six heures !"*

[7] Geschichte eines Jagdgeschwader – J. Priller – Kurt Vowinckel Verlag, Neckardemünd, 1969.

[8] M. W. Bowman, op. cit.

[9] Nous l'avons d'ailleurs déjà posée : cf. Aéro-Journal hors-série n° 12 (septembre 2012), p. 48.

[10] C'est quelque peu excessif : la 8th AF ne comptabilise que 30 921 hommes au 31 décembre 1942. Mais sur le fond, il ne peut être contredit.

Le B-17F-10-BO (41-24476) A-DORABLE du 369th BS/306th BG à Thurleigh le 5 décembre 1942. L'appareil sera fortement endommagé lors d'une collision aérienne le 1er mars 1943 et envoyé au pilon peu après. Le liseré jaune autour de la cocarde, porté brièvement d'octobre à novembre 1942, a été repeint. (US NARA)

J'ai pensé : "*Bon sang ! juste derrière nos fesses*". [...] Brusquement, un chasseur allemand a défilé devant notre nez, il avait un ventre et un nez jaunâtres et une casserole blanche avec une spirale noire. »
Les obus du Focke-Wulf dévastent la carlingue, tuant Olson et Gates, avant que l'appareil ne parte en vrille. LaChasse sera l'un des trois hommes qui réussiront à évacuer l'avion.
La *Eighth* perd quatre quadrimoteurs (le III./JG 26 revendiquant cinq B-17, dont un HSS, et un B-24), mais les mitrailleurs, en état de grande excitation, clament avoir descendu 48 chasseurs ennemis (plus 18 probables et 4 endommagés). Après mûre réflexion, les autorités leur accordent 21 sûrs, 21 probables et 15 endommagés. Les Allemands n'ont perdu... qu'un seul Fw 190 !
Ces chiffres très fortement exagérés sont-ils vraiment pris pour argent comptant en haut lieu ? Sont-ils l'arbre qui masque la forêt, entretenant chez les Américains le sentiment de l'invulnérabilité de formations compactes de quadrimoteurs ? La question mérite d'être posée [9]. Outre que l'officialisation de ces revendications farfelues est un facteur important du maintien du moral au sein des équipages, elle permet aussi d'occulter aux yeux de l'opinion publique et des politiques le faible rendement et la précision insuffisante des frappes. Si les bombardiers ne parviennent pas à anéantir l'ennemi au sol, au moins prétendent-ils le détruire dans le ciel. Cependant, l'efficacité des raids aériens passe désormais au premier plan des préoccupations de l'état-major de la 8th AF.

...NOUVELLES PROCÉDURES

S'il y a un homme plutôt déçu de la prestation de la 8th AF, c'est bien Winston Churchill. Il écrira dans ses mémoires : « Le nombre d'aviateurs américains présents [en Angleterre] a atteint 55 000 [10] , mais jusqu'ici, leurs résultats ont été pitoyables. [...] Loin de larguer leurs bombes sur l'Allemagne, les bombardiers diurnes ne se sont jamais aventurés au-delà de Lille. [...] Pour les nombreux mois à venir, la majorité des aviateurs américains ne jouera ici qu'un très faible rôle dans la guerre. »
S'il y a un deuxième homme tout aussi insatisfait, c'est bien Curtiss E. LeMay, commandant le 305th BG. Après avoir soigneusement étudié les tactiques utilisées par la 8th AF et les photos prises après les raids, LeMay comprend rapidement que les manœuvres évasives entreprises par les pilotes à leur arrivée sur l'objectif pour leurrer la *Flak* ou éviter les assauts des chasseurs allemands perturbent le Norden, qui a besoin d'une grande stabilité pour travailler avec efficacité. À l'aide d'un vieux manuel d'artillerie antiaérienne et en pondérant ses résultats pour tenir compte des améliorations apportées au *Flak* 88 allemand, il calcule qu'il faut en moyenne 372 obus pour toucher un B-17 si celui-ci vole en ligne droite. Si LeMay est davantage un homme d'action qu'un statisticien, il est néanmoins persuadé que les chiffres parlent pour lui.

◢ **BOEING B-17F-10-BO (41-24487)**
1st Lieutenant W. W. Saunders
368th *Bombardment Squadron*, 306th *Bombardment Group*
Thurleigh, décembre 1942.

▲ Le *Colonel* Curtiss E. LeMay (à droite) en compagnie du *Brigadier General* Haywood S. Hansell, commandant le 1st *Bomb Wing*. (US NARA)

Il envisage donc un dispositif nouveau : rompant avec la procédure actuelle qui consiste à empiler des pelotons de dix-huit appareils, il décide de diviser chaque *Squadron* en trois pelotons de six à neuf avions : un en tête, un second 300 m plus haut sur un flanc et le troisième 300 m plus bas sur l'autre flanc. Cette disposition présente un avantage : resserrer les défenses (puisque jusqu'à 300 mitrailleuses peuvent accueillir tout assaillant) ; et deux inconvénients : les risques de collision aérienne sont fortement accrus, surtout avec des pilotes peu rompus aux vols en formation, et une moindre précision du bombardement. C'est alors que LeMay imagine que tous les bombardiers largueront leurs bombes en même temps, sur l'ordre du leader de la formation. Pour aller plus loin, il compte confier ce rôle à un *Lead Crew*, un équipage d'élite, qui, par un entraînement poussé, aura été porté au « niveau d'excellence », une notion qu'il développera pour remettre sur pied le *Strategic Air Command* quand il en prendra le commandement en 1948. Si ce dernier se trompe, toutes les bombes tomberont dans la nature. En revanche, si la précision est bonne, on peut raisonnablement estimer que l'objectif sera traité de manière définitive. Enfin, en théorie...

LeMay, auquel on peut reprocher bien des choses mais certainement pas ses talents d'organisateur, estime qu'il est tout aussi nécessaire d'améliorer l'entraînement des navigateurs et des mitrailleurs. Il écrira : « À notre arrivée, les mitrailleurs n'avaient reçu aucune formation pratique, en particulier à haute altitude, ne serait-ce que pour se familiariser avec leurs armes. Leurs premières cibles d'entraînement furent des Me 109 et des FW 190. »

Cette procédure entre en vigueur dès la première sortie du 305th BG. Inutile de dire qu'elle fait grincer des dents, en particulier l'interdiction de zigzaguer ; elle lui vaudra le surnom de « Iron Ass » (cul de fer), mais aussi une solide réputation au sein de l'Air Force qui lui permettra de gravir tous les échelons de la hiérarchie jusqu'au sommet.

Le 23 novembre, le 305th BG réalise sa première mission sur Saint-Nazaire. Seize des vingt B-17 qui ont décollé effectuent l'approche en ligne droite la plus longue encore jamais vue. Non seulement aucun d'entre eux n'est abattu, mais ils placent deux fois plus de bombes dans le périmètre imparti que les autres groupes.

MAIS AUSSI NOUVELLES TACTIQUES DE LA LUFTWAFFE

Le calme revient sur le front après la mission n° 14 en raison de mauvaises conditions atmosphériques qui repoussent l'opération suivante au 21 du mois, à laquelle participent les deux groupes destinés à l'Afrique du Nord. C'est leur dernière sortie depuis l'Angleterre ; le 9 novembre, ils sont officiellement rattachés à la 12th AF et s'envolent peu après pour l'Algérie.

▼ Hun Hunter, un B-17F-30-BO du 364th FS/305th BG, sera porté disparu le 16 février 1943. (US NARA)

SITUATION AU 31.12.1942

Eighth Air Force		
État-major	*Major General* Ira C. Eaker	High Wycombe
VIII Bomber Command		
État-Major	*Brigadier General* Newton Longfellow	High Wycombe
1st Bombardment Wing		
État-major	*Brigadier General* Laurence S. Kutter	Brampton Grange
91st BG	*Colonel* Stanley T. Wray 322nd BS (LG), 323rd BS (OR), 324th BS (DF), 401st BS (LL)	Bassingbourn
92nd BG	*Lieutenant Colonel* Baskin R. Lawrence 325th BS (NV), 326th BS (JW), 327th BS (UX), 407th BS (PY)	Bovingdon
303rd BG	*Colonel* James H. Wallace 358th BS (VK), 359th BS (BN), 360th BS (PU), 427th BS (GN)	Molesworth
305th BG	*Colonel* Curtiss E. LeMay 364th BS (WF), 365th BS (XK), 366th BS (KY), 422nd BS (JJ)	Chelveston
306th BG	*Colonel* Charles B. Overacker Jr. 367th BS (GY), 368th BS (BO), 369th BS (WW), 423rd BS (RD)	Thurleigh

Pour les *Bombardment Squadrons,* sont donnés entre parenthèses les codes tactiques alloués par l'*Air Ministry* britannique fin 1942 (voir encadré). Nous n'avons retenu que les unités équipées en B-17.

Nous les retrouverons dans le second opus consacré au B-17, dans lequel seront traitées les opérations de la future *Fifteenh Air Force* en Méditerranée.

En novembre et décembre, la *Eighth* s'acharne sur les bases des sous-marins de la côte Atlantique et, en particulier, sur Saint-Nazaire. Les résultats sont relativement mitigés, d'autant que la *Flak* et la chasse allemandes prélèvent leur tribut.

Comme on l'a vu plus haut, la mission n° 23 sur Saint-Nazaire (23 novembre) marque l'entrée en action du 305th BG de LeMay, mais elle marque aussi un changement important dans les tactiques allemandes. En effet, pour la première fois, les Fw 190 chargent les B-17 de front, dans le secteur le moins défendu. Les mitrailleuses de 7,7 mm montées dans la pointe avant sont mal pratiques et exigent que le bombardier se contorsionne pour les manier ; or, en général, il a d'autres chats à fouetter, surtout quand l'avion a entamé son « bombing run ». Une 12,7 mm a été rajoutée de chaque côté de la pointe vitrée, mais ces deux mitrailleuses ne sont guère plus efficaces en raison d'un secteur de tir très limité, et le navigateur, qui en est chargé, vient encombrer une zone exiguë au risque de perturber le travail du bombardier. La tourelle ventrale est gênée par un angle mort important pour intervenir vers l'avant, et les armes de la tourelle supérieure ont une course insuffisante en azimut pour tirer vers le bas ; par ailleurs, elle est trop lente pour suivre le chasseur allemand s'il dégage par le haut. La Luftwaffe n'a pas mis longtemps à comprendre que, malgré une vitesse de croisement élevée, qui réduit de huit fois le temps de visée et de tir, les attaques frontales ouvrent de bien meilleures perspectives et que mettre les pilotes hors de combat offre plus de chances de descendre ces « péniches » qu'enflammer un à un leurs moteurs. Comme on l'a vu dans le chapitre précédent, les Japonais avaient déjà fait cette constatation, contraignant l'Air Force à exiger de Boeing une version armée d'une tourelle dans le nez, mais celle-ci (B-17G) ne commencera à arriver en Europe qu'en septembre 1943. En outre, elle ne résoudra pas tout, en particulier la vulnérabilité des pilotes aux balles et obus ennemis.

▲ Au sein des « boxes » de Fortress, le maintien de la ligne de vol de chaque appareil était essentiel pour à la fois éviter les collisions et conserver la densité de la formation, seule garante de la protection des bombardiers sans escorte de chasse. Ici, un *Captain* montre à un groupe de pilotes la position de chacun des dix-huit appareils d'un *Bombardment Squadron*. (US NARA)

Lors de la mission n° 23, non seulement le 91st BG perd deux avions et leurs équipages aux attaques frontales du III./JG 2 (les commandants des 324th et 322nd BS), mais cinq hommes sont tués à bord des autres appareils et un B-17 s'écrase au retour. Le 303rd BG laisse aussi l'un des siens dans ce combat.

Le 1er décembre, Spaatz, appelé en Méditerranée pour diriger la *Twelfth Air Force*, cède son fauteuil à Eaker ; ce dernier est remplacé à la tête du VIII *Bomber Command* par le *Brigadier General* Newton Longfellow, qui commandait jusque-là le 1st *Bombardment Wing*. Le 20 décembre, 101 B-17 et B-24 attaquent à nouveau le parc aérien (Erla) de Romilly-sur-Seine (mission n° 26). Malheureusement, il s'agit d'une copie carbone du raid mené huit jours plus tôt, et la Luftwaffe est sur ses gardes. Craignant pour leur réserve de carburant, les Spitfire de l'escorte font demi-tour à la verticale de Rouen. À la suite de nombreuses pannes mécaniques, seuls 72 Fortress et Liberator poursuivent la mission. Les dégâts sont insignifiants – à l'exception notable du 305th BG, comme le note l'un de ses pilotes, le *Captain* Clifton Pyle : « Nous mettions en œuvre la tactique consistant à bombarder aux ordres du leader. Cependant, la cible a été atteinte par la majorité d'entre nous avec de bons résultats. »

Ce raid apporte néanmoins quelques satisfactions à Eaker : c'est la première fois qu'il peut engager plus de cent bombardiers à la fois, et c'est aussi la première fois que la *Eighth* s'aventure aussi loin en territoire ennemi sans escorte.

Mais c'est malheureusement aussi la première fois que la *Eighth* déplore un taux de pertes aussi important : six B-17 sont abattus, un septième sera rayé des contrôles à son retour et une trentaine d'autres ont été endommagés à des degrés divers. On tutoie les 10 % !

Les idées de LeMay commencent à faire leur chemin jusqu'au sommet de la hiérarchie de la 8th AF. Après approbation des instances supérieures, la nouvelle *Standard Operation Procedure* (SOP) sera adoptée officiellement dès la mission n° 27 du 30 décembre 1942,

▲ Ce B-17F-15-BO (41-24496), CHENNAULT'S PAPPY du 423rd BS/306th BG, a été endommagé par la *Flak* lors du raid sur La Pallice le 17 novembre 1942 ; l'appareil a dû se poser d'urgence à Exeter, mais l'équipage était indemne. On note avec intérêt la cocarde, bordée de jaune, dont le blanc de l'étoile a été grisé. (US NARA)

▼ Salué par des mécanos du 97th *Bombardment Group*, ce B-17F s'arrache de la piste de Polebrooke pour l'une des toutes premières missions de la *Eighth Air Force* au-dessus de l'Europe occidentale. (US NARA)

avec des « maîtres bombardiers » et « maîtres navigateurs » soigneusement triés sur le volet.
Le 30 décembre, le VIII *Bomber Command* attaque la base de sous-marins de Lorient. Le III./JG 2 réplique en force et revendique 10 B-17. Sur les 40 qui bombardent effectivement l'objectif, 7 manquent à l'appel, 47 ont été endommagés et 2 sont considérés comme irréparables. Ce sont les pertes les plus lourdes jamais subies par le VIII *Bomber Command*.
Dans peu de temps, Eaker devra faire face à une première crise de moral au sein des équipages de bombardiers, mais aussi, sinon aux critiques, tout au moins aux fortes interrogations des Britanniques sur le bien-fondé de la doctrine de l'Air Force.

UN GROS POINT D'INTERROGATION

Au 31 décembre 1942, la *Eighth Air Force* compte quatre groupes opérationnels sur B-17 [11], soit un total de 240 appareils. En incluant les B-24, à cette date, elle a réalisé 788 sorties de bombardement effectives en 27 missions et largué 1 751 tonnes de bombes (toutes sur des objectifs situés en France, en Belgique et en Hollande), perdant 31 avions à l'ennemi, dont 29 B-17 (taux de pertes pondéré par rapport aux effectifs mensuels : 3,2 %), 3 autres étant rayés des contrôles pour d'autres causes.
Si les pertes s'avèrent modérées, les résultats des missions ne sont pas franchement à la hauteur des attentes. Néanmoins, l'optimisme des responsables de l'Air Force n'est pas entamé. Ils savent qu'ils ne parviendront à leurs fins qu'avec des formations comptant plusieurs centaines de bombardiers, alors que jusqu'ici, ils ont eu toutes les peines du monde à en aligner plus de quatre-vingts à la fois. Les Britanniques, de leur côté, restent très sceptiques : sur les 27 missions, une seule a conduit la *Eighth Air Force* à plus de 150 km à l'intérieur du territoire ennemi, et aucune n'a franchi la frontière allemande. Qu'adviendra-t-il quand les B-17 s'aventureront au-dessus du *Reich* en plein jour et sans escorte ? ■

▲ MAN O'WAR, le B-17F-10-BO (41-24486) de l'équipage du *2nd Lieutenant* James M. Stewart appartenant au 367th BS/306th BG, photographié à Thurleigh peu avant sa disparition. En effet, l'appareil a été abattu par la *Flak* lors de la mission sur Saint-Nazaire du 9 novembre 1942 ; il est englouti par les flots sans laisser de survivant. De gauche à droite : 2/Lt J. M. Stewart (P), S/Sgt T. E. McMillan (R), 2/Lt W. W. Dickey (CP), T/Sgt C. J. Merriwether (Méc), S/Sgt R. C. Schmoyer (M), T/Sgt J. M. Wheeler (M), S/Sgt H. L. Langan (M), 2/Lt J. A. Creamer (B) ; l'équipage comptait trois autres membres ce jour-là. (US NARA)

▼ Cet autre B-17F-10-BO (41-24489) du 367th BS/306th BG connaîtra un sort tragique, descendu par la chasse allemande lors de la mission n° 26 du 20 décembre 1942. Toutefois, l'équipage du *Captain* Henry W. Terry (d'où le nom de baptême de l'avion, tiré de la célèbre bande dessinée de Milton Caniff), qui pose pour la photo, n'était pas à bord de l'avion ce jour-là ; il y aura 3 tués et 7 prisonniers parmi les hommes du 1/Lt Lewis McKesson. (US NARA)

[11] Le 92nd BG est devenu le Combat Crew Replacement and Training Center de la 8th AF et à ce titre ne participe plus aux missions de guerre après le 9 octobre 1942 (il redeviendra opérationnel en mai 1943).

CAMOUFLAGES ET MARQUES DES B-17

CAMOUFLAGES

Les premiers B-17E arrivent dans la livrée standard de l'USAAF [1], soit *Dark Olive Drab* (teinte n° 41) dessus et *Neutral Gray* (teinte n° 43) dessous, mais environ 35 d'entre eux, destinés à l'origine à la RAF, arborent un camouflage conforme aux normes britanniques : *Light Earth* et *Dark Green* sur les parties supérieures et *Sky Type S* [2] sur les parties inférieures. Il semble, toutefois, qu'il n'y ait pas eu de patron défini et que les formes et la répartition des bandes de couleur aient été laissées à l'appréciation des peintres. Pour des raisons d'économie de temps et de poids, ces avions, voués à être remplacés par le modèle F, ne seront pas repeints.

À l'exception des premiers appareils des 97th et 301st BG, les autres reçoivent des taches de *Medium Green* (teinte n° 42) pour briser les lignes des bords d'attaque des ailes et de l'empennage arrière (annexe à la circulaire T.O. 07-1-1 du 8 avril 1941) ; cette teinte, beaucoup plus claire que l'*Olive Drab* lors de son application, apparaîtra rapidement plus foncée que la couche d'origine en raison de la propension du camouflage de base à se décolorer et à virer au marron clair, voire sur certains avions à un gris verdâtre (voir la photo de MEMPHIS BELLE en tête de ce chapitre). Bien que mentionnée dans les manuels techniques jusqu'à l'été 1943, cette procédure sera abandonnée en mars.

La plupart des avions arrivent en Grande-Bretagne avec la partie centrale de la dérive recouverte de *Medium Green* ; cette pièce était peinte dès sa production, et personne ne se souciera de lui redonner le ton réglementaire *Dark Olive Drab* après l'assemblage de l'avion. De même, beaucoup se distinguent par leurs gouvernes laissées en métal naturel, mais recouvertes d'une couche de vernis mat (les compensateurs étant camouflés en *Medium Green*). Cette espèce de patchwork donne aux avions neufs une allure de vétérans ayant connu plusieurs greffes d'organes.

▲ ALABAMA EXTERMINATOR II, un B-17E (41-9022), participe à la toute première mission de la *Eighth Air Force* avec le 341st BS/97th BG le 17 août 1942. Il est vu ici à Bovingdon après son transfert au 92nd BG à la fin de l'année 1942. Outre une lettre individuelle sur l'arrière du fuselage (C, G, O ou U), l'avion porte la cocarde de flanc soulignée de jaune ainsi que le camouflage de type RAF, avec les parties inférieures dans un ton de gris (*Sky Type S*) nettement plus clair que le *Neutral Gray* standard américain. (National Museum of the Air Force)

MARQUES DE NATIONALITÉ

Lorsque les B-17 arrivent en Angleterre, le rouge des cocardes a déjà été éliminé (circulaire n° 141 du *War Department* du 12 mai 1942). Ils portent donc l'étoile américaine blanche dans un disque *Insignia Blue* aux quatre positions standards de l'Air Force [3], ainsi que l'inscription « U.S. ARMY » en lettres de 24 inches (60 cm) de haut

▼ Sur cette photo prise pour les manuels d'identification, ce B-17F-5-DL arbore le camouflage et les marques standards de l'US Army pour l'année 1942. On distingue nettement la différence de ton entre la dérive et le gouvernail, ainsi que quelquefois la partie extérieure des ailes, peints en *Medium Green* n° 42, et le reste des surfaces supérieures en *Dark Olive Drab* n° 41. Le *Radio Call Sign* est appliqué en jaune (teinte n° 48) – il s'agit la plupart du temps d'une décalcomanie. (US NARA)

▲ Ce B-17E (dont le *Radio Call Sign* 41-2599 a été effacé par la censure) donne l'impression d'avoir souffert des affres de la guerre, alors qu'il n'a pas quitté le territoire des États-Unis. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, ses ailerons, ses gouvernes de profondeur et son gouvernail de direction sont tout aussi neufs que le reste de l'appareil, mais ils n'ont pas été camouflés. Nous ignorons si cette mesure visait à produire une rupture des lignes de l'avion ou à optimiser le rendement des chaînes de fabrication, mais nous penchons pour la seconde hypothèse. Comme le lecteur s'en rendra compte en regardant attentivement les photos publiées dans cet opus, il n'était pas, loin s'en faut, un cas particulier. (US NARA)

peintes en *Insignia Blue* sur les intrados, qui sera progressivement éliminée à partir d'octobre 1942, après que, le 28 mai 1942, les constructeurs ont reçu l'ordre de ne plus l'appliquer sur les avions neufs. Beaucoup d'équipages terniront le blanc de l'étoile, soit d'un coup de peinture grise, soit à l'aide d'un chiffon imbibé d'essence et d'huile, afin de réduire sa visibilité à longue distance – ce qui, compte tenu de la taille de l'avion, semble quelque peu dérisoire.
Un liseré jaune est adopté autour des cocardes (25 septembre 1942) en vue de l'opération « Torch » (l'invasion de l'Afrique du Nord), et cette disposition est étendue à tous les avions de la *Eighth Air Force* à compter du 1er octobre. Elle sera, toutefois, rapidement annulée.
Le *Radio Call Sign* – abusivement appelé *serial* (numéro de série) –, destiné à l'identification d'un avion auprès d'une tour de contrôle et constitué par le dernier chiffre du millésime de l'année fiscale du marché et d'un nombre séquentiel attribué par les services officiels [4], figure en jaune (sur les avions camouflés) sur la dérive. Pour prendre un exemple, lorsqu'il est arrivé pour la première fois en Angleterre, Memphis Belle a dû se présenter à l'atterrissage comme « Fortress-FOUR-EIGHT-FIVE ». Par la suite, son *Squadron* (324th BS) se verra affecter le nom de code de « Dimple » ; ainsi, Memphis Belle sera désormais identifié comme « Dimple-FOUR-EIGHT-FIVE ». C'est aussi « Dimple » que ça…

MARQUES TACTIQUES

Pour le déploiement des B-17 en Grande-Bretagne, toute marque tactique a été formellement proscrite par l'état-major de l'Air Force, les avions ne se distinguant que par leur *Radio Call Sign*. Toutefois, l'USAAF se rend vite compte qu'une identification en vol est nécessaire pour des missions impliquant l'assemblage de plusieurs *Bombardment Groups*. Elle s'en remet alors à l'*Air Ministry* britannique, qui a imposé des codes alphanumériques aux unités de chasse américaines sur P-38 et P-47. L'*Operational Instruction #11* du 8 octobre 1942 fixe les deux lettres attribuées à chaque *Bombardment Group*. Cependant, ces marques tactiques n'entrent pas en vigueur avant décembre 1942, et peu apparaissent sur les avions avant le début de l'année 1943. Ces codes serviront uniquement à l'identification visuelle, car l'USAAF n'utilisera que les *Radio Call Signs* pour les transmissions radio avec le sol.

MARQUES INDIVIDUELLES

Quelques noms de baptême sont appliqués très tôt et, parfois, avant même le départ des États-Unis. Toutefois, peu d'avions sont ainsi marqués avant leur arrivée en Angleterre, et, même sur place, cette pratique ne se développe que lentement tout au long de l'année 1942. Même si des artistes décorent le nez de certains B-17, c'est encore d'une manière très discrète ; on est alors bien loin des pin-up flamboyantes qui feront la réputation de la *Eighth Air Force* à travers les âges. ■

[1] Specification 24114 du 24 octobre 1940.

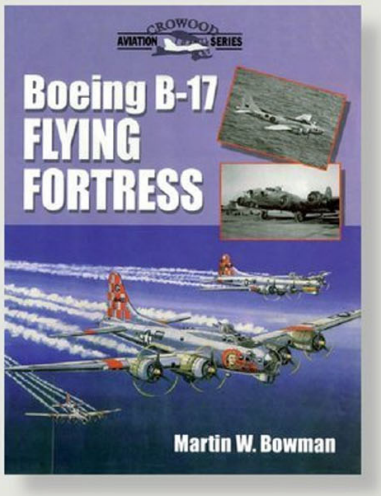
[2] Teinte également connue sous les noms de *Duck Egg Green* et *Duck Egg Blue* – probablement en fonction de la race du canard !

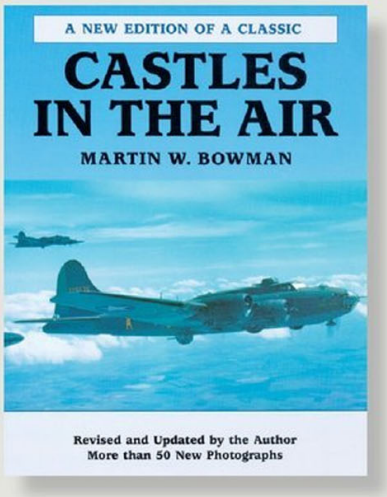
[3] Flanc gauche, flanc droit, extrados gauche et intrados droit.

[4] C'est un système fort complexe. L'année fiscale aux USA commence le 1er juillet et s'achève le 30 juin ; or, en raison de commandes passées à la volée qui dépasseront le nombre de 100 000 unités en 1942, des avions portant le millésime 41 seront fréquemment livrés après ceux immatriculés dans la série 42, parce que les *serial numbers* (ou *Radio Call Signs*) étaient attribués dès l'ouverture des négociations avec les constructeurs pour de simples raisons comptables.

FICHES DE LECTURE

Pour ceux qui veulent approfondir le sujet, nous ne signalerons ici qu'un petit nombre de la masse d'ouvrages qui ont été consacrés au B-17. Or, il faut bien reconnaître que beaucoup d'entre eux, trop généralistes et qui ne font que survoler le sujet (ce qui semble pourtant normal pour un livre d'aviation), ne présentent strictement aucun intérêt, pas davantage pour les illustrations qui sont, la plupart du temps, archi-connues. Outre les pavés de Roger A. Freeman, *the* historien de la *Eighth Air Force*, pas facilement trouvables d'occasion et pas toujours abordables financièrement, nous conseillerions deux livres, tous deux, par une curieuse coïncidence, écrits par Martin W. Bowman.





BOEING B-17 FLYING FORTRESSS

Martin W. Bowman
Crowood, 1998

Le premier est ***Boeing B-17 Flying Fortress***, paru chez Crowood en 1998. Présenté de manière chronologique, il intègre le développement de chaque version avec son emploi opérationnel. Le chapitre I traite des tout premiers modèles (du XB-17 au B-17C), le chapitre II embraye sur les Fortress de la RAF, puis présente les B-17D et E. On trouve ensuite les B-17 du Pacifique (en deux chapitres), ceux de l'ETO (même découpage que ce hors-série) avec présentation du B-17G, les missions en Méditerranée, à nouveau l'ETO (en deux chapitres) et termine avec les Fortress du RAF *Coastal Command*. Un chapitre est consacré à l'après-guerre, aux drones, aux bombardiers d'eau, avec des illustrations des *warbirds* encore en état de vol. Le livre finit par les traditionnelles annexes et un index. C'est, en anglais et sur 190 pages, à peu près tout ce qu'il est bon de savoir sur le B-17.

CASTLES IN THE AIR

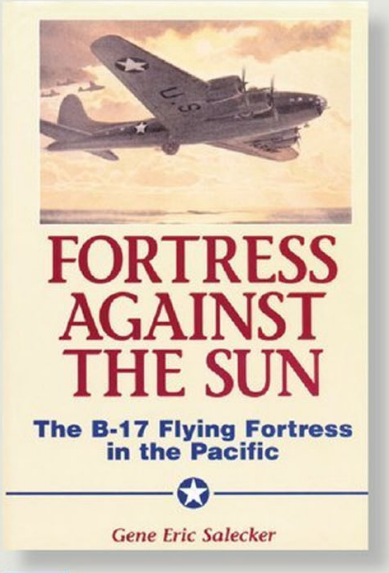
Martin W. Bowman
Red Kite, 2001

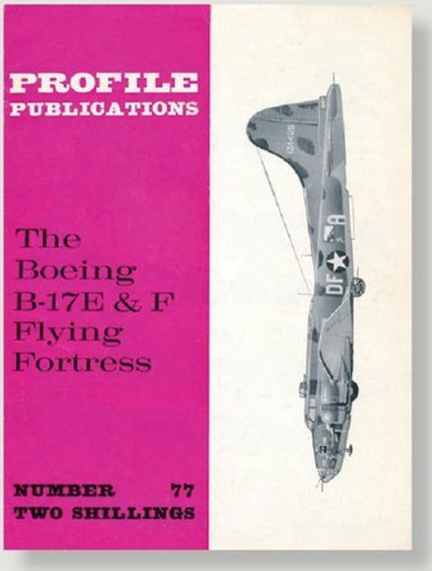
Castles in the Air, publié en 1985 et réédité chez Red Kite en 2011 en version « longue », délaisse toute la partie technique pour ne s'en tenir qu'à l'aspect opérationnel. Bien que découpé géographiquement de la même manière (comment faire autrement ?), il fait cependant la part belle à la *Eighth Air Force*, qui occupe 160 des 200 pages du livre. Les gros avantages de cet ouvrage, ce sont ses très nombreux témoignages, la plupart de première main, et ses photos grand format d'excellente qualité. Facile à trouver d'occasion pour moins de 5 € (attention ! les frais de port vous coûteront le double).
De ce fait, il sera possible d'éviter les quelques titres signés par le même auteur dans la fameuse série d'Osprey (*B-17 Units of the 8th AF* [deux tomes], *B-17 Units of the MTO*, *B-17 Units of the Pacific War*...), qui ne sont que des reprises (parfois au mot près) de ces deux ouvrages.

FORTRESS AGAINST THE SUN

Gene E. Salecker
Combined Publishing, Consohohocken, PA, 2001

Pour ce qui concerne les B-17 du Pacifique, rien ne vaut l'incontournable ***Fortress against the Sun***, de Gene E. Salecker, un livre absolument remarquable par la précision de ses informations, son luxe de détails et ses nombreux témoignages, eux aussi de première main. En outre, on trouve la liste presque exhaustive de *tous* les B-17 ayant été envoyés sur ce théâtre d'opérations. Un reproche, l'index est trop superficiel et ne renvoie aux personnages que s'ils ont quelque importance. Un livre, que l'on trouve d'occasion à partir de 20 €, qui comporte 464 pages illustrées par deux cahiers de photos, publié par Combined Publishing, Consohohocken, PA, USA, en 2001.





THE BOEING B-17E & F FLYING FORTRESS

Profile publishing n°77

Et un clin d'œil à nos lecteurs « anciens »... Brochure très succincte (16 pages), mais bourrée de photos (34), avec son célèbre plan quatre vues en pages centrales, et qui fourmille de détails : listes de production, des *Bomb Groups* US et des *Squadrons* de la RAF équipés de B-17 (avec codes pour ceux des ETO/MTO)

Bonne lecture.

THE AZTEC'S CURSE (41-24457) survole la côte de Guadalcanal après une attaque de barges de débarquement le 3 décembre 1942. (US NARA)

PRODUCTION DU BOEING B-17 FORTRESS (Y1B-17 À B-17F)

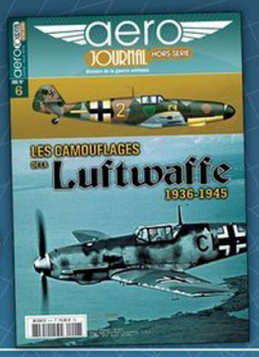
36-149 – 161	**13**	Y1B-17
37-369	**1**	Y1B-17A
38-211 – 223	**13**	B-17B
38-258 – 270	**12**	B-17B
38-583 – 584	**2**	B-17B
38-610	**1**	B-17B
39-001 – 010	**10**	B-17B
40-2042 – 079	**38**	B-17C
40-3059 – 3100	**42**	B-17D
41-2393 – 669	**277**	B-17E
41-9011 – 245	**35**	B-17E
41-24340 – 389	**50**	B-17F-1-BO
41-24390 – 439	**50**	B-17F-5-BO
41-24440 – 489	**50**	B-17F-10-BO
41-24490 – 503	**14**	B-17F-15-BO
41-24504 – 584	**81**	B-17F-25-BO
41-24585 – 639	**55**	B-17F-27-BO
42-2964 – 966	**3**	B-17F-1-DL
42-2967 – 978	**12**	B-17F-5-DL
42-2979 – 3003	**25**	B-17F-10-DL
42-3004 – 038	**35**	B-17F-15-DL
42-3039 – 073	**35**	B-17F-20-DL
42-3074 – 3148	**75**	B-17F-25-DL
42-3149 – 188	**40**	B-17F-30-DL
42-3189 – 3228	**40**	B-17F-35-DL
42-3229 – 283	**55**	B-17F-40-DL
42-3284 – 3338	**55**	B-17F-45-DL
42-3339 – 393	**55**	B-17F-50-DL
42-3394 – 422	**29**	B-17F-55-DL
42-3423 – 448	**26**	B-17F-60-DL
42-3449 – 482	**34**	B-17F-65-DL
42-3483 – 3503	**21**	B-17F-70-DL
42-3504 – 562	**59**	B-17F-75-DL
42-5050 – 078	**29**	B-17F-30-BO

42-5079 – 149	**71**	B-17F-35-BO
42-5150 – 249	**100**	B-17F-40-BO
42-5250 – 349	**100**	B-17F-45-BO
42-5350 – 484	**135**	B-17-50-BO
42-5705 – 709	**5**	B-17F-1-VE
42-5710 – 724	**25**	B-17F-5-VE
42-5725 – 744	**20**	B-17F-10-VE
42-5745 – 764	**20**	B-17F-15-VE
42-5765 – 804	**40**	B-17F-20-VE
42-5805 – 854	**50**	B-17F-25-VE
42-5855 – 904	**50**	B-17F-30-VE
42-5905 – 954	**50**	B-17F-35-VE
42- 5955 – 6029	**75**	B-17F-40-VE
42-6030 – 104	**75**	B-17F-45-VE
42-6105 – 204	**100**	B-17F-50-VE
42-29467 – 531	**65**	B-17F-55-BO
42-29532 – 631	**100**	B-17F-60-BO
42-29632 – 731	**100**	B-17F-65-BO
42-29732 – 831	**100**	B-17F-70-BO
42-29832 – 931	**100**	B-17F-75-BO
42-29932 – 30031	**100**	B-17F-80-BO
42-30032 – 131	**100**	B-17F-85-BO
42-30132 – 231	**100**	B-17F-90-BO
42-30232 – 331	**100**	B-17F-95-BO
42-30332 – 431	**100**	B-17F-100-BO
42-30432 – 531	**100**	B-17F-105-BO
42-30532 – 616	**85**	B-17F-110-BO
42-30617 – 731	**115**	B-17F-115-BO
42-30732 – 831	**100**	B-17F-120-BO
42-30832 – 931	**100**	B-17F-125-BO
42-30932 – 31031	**100**	B-17F-130-BO
42-37714 – 715	**2**	B-17F-80-DL
42-37717 – 720	**4**	B-17F-85-DL

aero JOURNAL HORS-SERIE

Une collection de hors-série à (re)découvrir
www.caraktere.com

n°6
LES CAMOUFLAGES DE LA Luftwaffe 1936-1945



n°11
LES PHANTOM ISRAELIENS AU COMBAT

n° 8 & 9
ENCYCLOPÉDIE DES JETS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE
2 TOMES

n° 13
P51 MUSTANG
SECONDE PARTIE
1944 - 1945

n° 10
LE ZÉRO À L'INFINI

n° 14
LA BATAILLE DE MIDWAY
120 SECONDES FATALES

[Bon de Commande]

☐ Je m'abonne à **Aérojournal Magazine** pour une année, soit 6 numéros, à partir du n°36 inclus.
France : 35.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 40.00 € - Reste du monde : 45.00 €

☐ Je m'abonne à **Aérojournal Magazine** pour deux années, soit 12 numéros, à partir du n°36 inclus.
France : 65.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 75.00 € - Reste du monde : 85.00 €

☐ Je souhaite recevoir les anciens numéros d'**Aérojournal Magazine** cochés ci-dessous.
au prix de 8.00 € pièce, frais de port inclus pour toutes les destinations :

☐ n°4 (Réf. 35)	☐ n°16 (Réf. 101)	☐ n°17 (Réf. 102)	☐ n°18 (Réf. 103)
☐ n°19 (Réf. 104)	☐ n°20 (Réf. 105)	☐ n°21 (Réf. 106)	☐ n°22 (Réf. 107)
☐ n°23 (Réf. 523)	☐ n°25 (Réf. 525)	☐ n°26 (Réf. 526)	☐ n°27 (Réf. 527)
☐ n°28 (Réf. 528)	☐ n°29 (Réf. 529)	☐ n°30 (Réf. 530)	☐ n°31 (Réf. 531)
☐ n°32 (Réf. 532)	☐ n°33 (Réf. 533)	☐ n°34 (Réf. 534)	☐ n°35 (Réf. 535)

☐ Je souhaite recevoir les hors-séries d'**Aérojournal Magazine** cochés ci-dessous.
France : 14.90 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 18.90 € - Reste du monde : 22.90 €

- ☐ n°6 : **Les camouflages de la Luftwaffe** (ref.154)
- ☐ n°8 : **Les jets de la Seconde Guerre mondiale** - Tome 1 (ref.568)
- ☐ n°9 : **Les jets de la Seconde Guerre mondiale** - Tome 2 (ref.569)
- ☐ n°10 : **Le Zéro à l'infini** (ref.570)
- ☐ n°11 : **Les Phantom israéliens au combat** (ref.571)
  France : 11.50 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 14.50 € - Reste du monde : 18.50 €
- ☐ n°13 : **P-51 Mustang** - Tome 2 (ref.573)
- ☐ n°14 : **La bataille de Midway** (ref.574)

☐ Je souhaite recevoir le numéro spécial 24 d'**Aérojournal Magazine**. (ref.524)
France : 9.60 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 11.60 € - Reste du monde : 13.60 €

Règlement :
- ☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
- ☐ Mandat postal
- ☐ Virement Swift *(nous consulter afin d'obtenir nos BIC et IBAN)*
- ☐ Carte Bancaire : VISA / MasterCard

Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Cryptogramme visuel* : .....
**3 derniers chiffres au dos de la carte*

Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....
E-mail (facultatif): .....
Téléphone (facultatif): .....

CARAKTÈRE - Service abonnements - 3120, route d'Avignon 13090 Aix-en-Provence - FRANCE - 04 42 21 06 76

EN KIOSQUE

AIR COMBAT

LA NOUVELLE PUBLICATION
DES ÉDITIONS caractère
CONSACRÉE À LA GUERRE AÉRIENNE MODERNE

aero JOURNAL HORS-SERIE

B-17 FORTRESS

Le premier tome de cette étude en deux parties s'arrête fin 1942 et entraîne le lecteur de l'usine de Seattle, où l'on suit le développement des versions allant du XB-15 au B-17F, aux couloirs feutrés de Washington, où cogitent les grands théoriciens de la guerre aérienne stratégique, pour finir dans les édens tropicaux des îles Salomon, en passant par d'autres sites enchanteurs comme la plage de surf de Waikiki (Hawaii), la bananeraie de Del Monte (Philippines), la marina de Port Moresby (Nouvelle-Guinée) et le ciel paradisiaque de l'est de l'Angleterre. Que des cartes postales idylliques... si les moustiques, la malaria, la dysenterie, les sangsues, les Zéro, les Messerschmitt et la *Flak* ne s'étaient pas invités sur la photo !

M 03410 - 15H - F: 14,90 € - RD

Aérojournal Hors-série n° 15
Juillet - Août 2013

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 €
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C